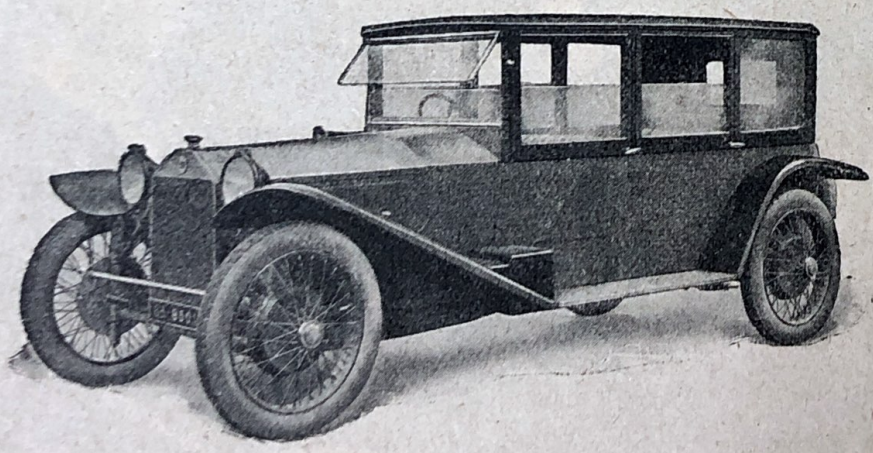
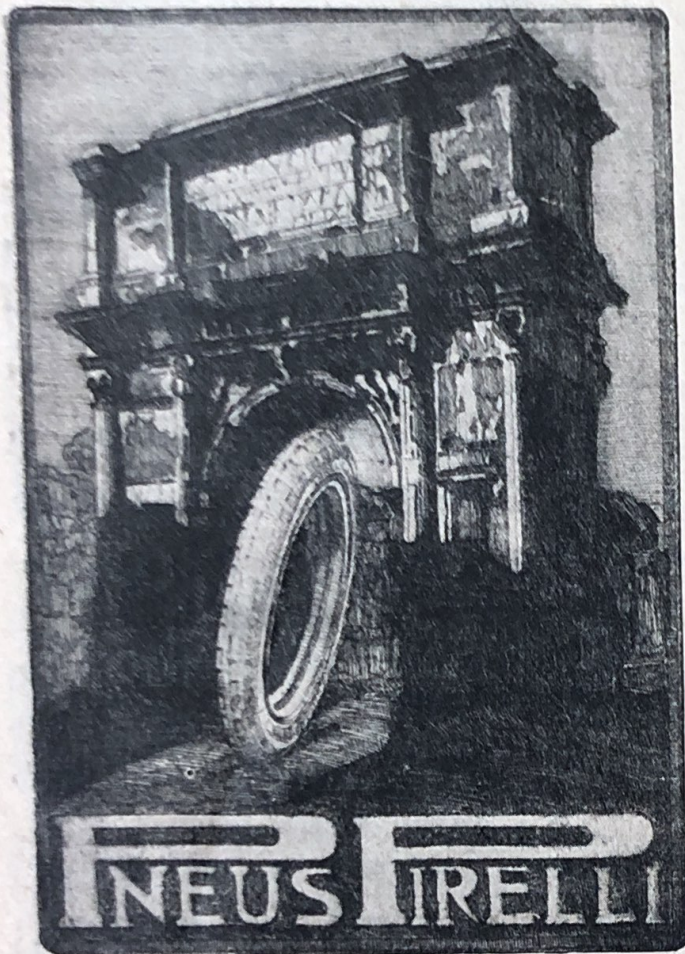
"LAMBDA"

LA VETTURA DI TUTTE LE STAGIONI

TORPEDO CON BALLON GUIDA INTERNA - SALON SMONTABILE

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101

AUTOMOBILI "ISOTTA FRASCHINI,,

Tipo 8 ad 8 cilindri in linea

Ufficio Vendite Isotta Fraschini (Azienda Anonima Automobilistica) - Via Monterosa, 73 - Milano

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

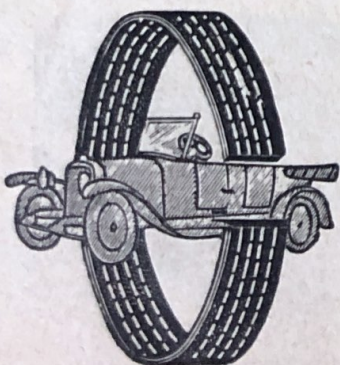
Le più economiche

PROVATE i nuovi tipi con isolante in steatite

Tipi speciali per corsa

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

SOC. AN. FERT

Sede in GENOVA - Stabilim. in MILANO Via Savona, 112

FREN-DO

REG. PAT. 5194

NASTRO per FRENI
DISCHI per FRIZIONI

Agenzia Esclusiva di Vendita

ADOLFO ROSSETTI - TORINO (11) - Via S. Francesco da Paola, 21

Telefono 51-29 — Telegrammi: Rossetti 5129 - Torino

TUBI ITALIA

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.000.000

VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi, Fonderia Ghisa e Acciaio.

II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.

III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".

VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

BOFFETTO (Valtellina): Impianto idroelettrico.

TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA — TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA

Zanetto
QUALITÀ SUPER EXTRA
CAPPELLIFICIO
ZANETTO
INTRA
MARCA DEPOSITATA
INTRA
(ITALIA)
Cappelli e Feltri di lusso-Velours

ANNO XXIX. N. 12

Sommario del Fascicolo di Dicembre

Sei mesi di lavori per le «Autostrade», *I. Vandone*, pag. 1283. — L'Enit nel 1922, *A. Ceriani*, pag. 1294. — Monti di Basilicata, *G. Dainelli*, pag. 1299. — Per le nostre città. Più grandi e più belle, *C. Albertini*, pag. 1300. — Il nuovo tronco della tranvia del Garda, pag. 1318. — L'Abbazia di N. S. di Vezzolano, *M. De Lucca*, pagina 1319. — L'Italia demografica e il suo centro di popolazione, *O. Marinelli*, pag. 1328. — Antica pittura popolare in Val d'Isonzo, *A. Morassi*, pag 1335. — Le tranvie provinciali, *F. Tajani*, pag. 1343. — Una nuova affermazione dell'industria navale italiana. Il «Duilio», *F. Cerri*, pag. 1351. — La «Guida della Libia», pag. 1362. — La carta degli «Alberghi mancanti» in Italia, *A. Gerelli*, pag. 1365. — Il miglior modo per visitare Roma, pag. 1371. — Un importante fenomeno carsico nel varesotto, *A. Böhm-A. di Renzo*, pag. 1373. — Il cielo stellato nel mese di dicembre, *L. Gabba*, pag. 1377. — Vita del Touring, pag. 1379. — Notizie ed echi, pag. 1385. — Ribassi e facilitazioni ai Soci, pag. 1393. — Alberghi affiliati al T.C.I., pag. 1394. — Soci patroni del Villaggio alpino, pag. 1395. — Soci fondatori del Villaggio alpino, pag. 1396. — Statistica dei Soci al 31 ottobre 1923, pag. 1396. — Indice generale, pag. 1397.

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T.C.I. Delegato alla Rivista - Redattori Capi: Dott. Attilio Gerelli; Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Riassociazione!

Per ottemperare a quanto prescrive l'art. 7 dello Statuto sociale, evitare ritardi, disguidi, errori, ecc. e per garantirsi la possibilità di ricevere tutti e dodici i numeri della *Rivista Mensile* del 1924 (al prezzo di favore sottospecificato) occorre provvedere subito alla riassociazione al Touring per il 1924 inviando al più presto cartolina vaglia all'**Amministrazione del T. C. I. - Corso Italia, 10 - Milano (5)**, servendosi del tagliando in calce.

Soci annuali: versando L. 10.10 (Estero L. 15.10) quale quota Sociale 1924 i soci acquistano diritto ai vantaggi sottospecificati, ma *non ricevono* la *Rivista Mensile* "*Le Vie d'Italia*". Essa è data in abbonamento prima del 15 Dicembre a prezzo di favore a chi (oltre la quota d'associazione al Touring) verserà l'importo dell'abbonamento alla *Rivista* per il 1924: L. 12 (Estero L. 20), e cioè, in totale:

L. 22,10 (Estero L. 35,10)

Soci Vitalizi e quinquennali. I Vitalizi ed i quinquennali in regola con l'Amministrazione Sociale

non devono pagare alcuna quota sociale

ma se desiderano ricevere la *Rivista Mensile del T. C. I.* "*Le Vie d'Italia*", debbono versare il relativo importo di abbonamento di favore e cioè (prima del 15 Dicembre):

L. 12,10 (Estero L. 20,10)

L'associazione al T. C. I. nel 1924 darà diritto:

1° a ricevere **gratuitamente** il 5° fascicolo dell'*Atlante Stradale*;

2° a ricevere **gratuitamente** il 1° vol. della *Guida dell'Italia Centrale*;

3° ad effettuare l'abbonamento di favore alla *Rivista Mensile del T. C. I.* "*Le Vie d'Italia*" (Italia L. 12,10; Estero L. 20,10). — Dopo il 15 Dicembre l'importo dell'abbonamento verrà portato a L. 18,10 (Estero L. 26,10);

4° ai numerosi ribassi, facilitazioni, servizi vari particolari o generali riserbati ai Soci del T C I.

IMPORTANTE. Staccare il sottoposto tagliando ed incollarlo nella parte riservata alla corrispondenza della cartolina vaglia, e, per evitare perdite di tempo ed errori, **ritagliare l'indirizzo posto sulla fascetta** con la quale si riceve la *Rivista* o altre pubblicazioni, ed **incollarlo sul rettangolo del tagliando riservato alla indicazione delle generalità.**

Soci annuali: Invio L. 22,10 (Estero L. 35,10) per rinnovamento quota 1924 e abbonamento Rivista mensile « Le Vie d'Italia » per detto anno.

Soci Vitalizi e quinquennali: Invio L. 12,10 (Estero L. 20,10) per abbonamento 1924 alla Rivista mensile « Le Vie d'Italia ».

Incollare su questo rettangolo la fascetta-indirizzo con la quale si riceve la Rivista.

Chi non si serve di Vaglia postale alleghi alla *raccomandata* questo tagliando

Cognome .... *Nome* ....

Città .... *Provincia* ....

Via .... *N.* ....

N. .... *di tessera.*

Chi si serve del tagliando per la riassociazione e l'abbonamento alla RIVISTA e vi incolla l'indirizzo della fascetta si assicura rapidità, puntualità, ordine nell'invio delle pubblicazioni del Touring.

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1923
Annuale *e versa L.* 12,10 (*L.* 17.10 all'estero)
Quinquennale » » 52,10 (» 77.10 »)
(*comprese L.* 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L* **150,20** (*L.* 250.20 *all'estero*). (1)
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L.* **250,20** (*L.* 350.20 *all'estero*)

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T.C.I.

Versa anche L. **10** (*estero L.* 15) *per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1924 e L.* 12 (*Estero L.* 20) *per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1924 alla* Rivista Mensile « Le Vie d'Italia ». (1)

Nome e Cognome ....
(leggibili)
....

paternità ....

di anni ....

Professione ....

Indirizzo esatto { Comune di .... / Provincia di .... / Via .... N. ....

Firma del richiedente ....

„ del padre o tutore ....

„ del Socio presentatore ....

Da .... *il* .... *19* ....

DOMANDA D'ASSOCIAZIONE
al T. C. I.

Il sottoscritto chiede di essere ammesso al T. C. I. in qualità di socio per l'anno 1923
Annuale *e versa L.* 12,10 (*L.* 17.10 all'estero)
Quinquennale » » 52,10 (» 77.10 »)
(*comprese L.* 2 per ammissione)
Vitalizio *e versa la quota unica di L.* **150,20** (*L.* 250.20 *all'estero*). (1)
Fondatore della Sede *e versa la quota unica di L* **250,20** (*L.* 350.20 *all'estero*).

Si dichiara edotto dello Statuto dell'Associazione, si obbliga ad osservarlo, ed elegge domicilio in Milano, presso la Sede del T. C I.

Versa anche L. **10** (*estero L.* 15) *per rinnovo* **quota annua associazione** *per il 1924 e L.* 12 (*Estero L.* 20) *per* **quota di abbonamento** *di favore per il 1924 alla* Rivista Mensil e « Le Vie d'Italia ». (1)

Nome e Cognome ....
(leggibili)
....

paternità ....

di anni ....

Professione ....

Indirizzo esatto { Comune di .... / Provincia di .... / Via .... N. ....

Firma del richiedente ....

„ del padre o tutore ....

„ del Socio presentatore ....

Da .... *il* .... *19* ....

(1) L'abbonamento alla Rivista "*Le Vie d'Italia*" nelle cifre di cui sopra, è di favore e si può ottenerlo se l'importo è inviato entro il 15 Dicembre 1923. — Dopo tale epoca, invece, l'abbonamento costerà L. 18.10 (Estero L. 26.10).

Fate almeno due nuovi Soci

È molto facile: basta enumerare i vantaggi concessi ai Soci e ricordare la tenuità della quota.

Chi si iscrive a Socio Annuale per il 1923 (per avere l'**Annuario**, il 2° vol. della **Guida dell'Italia Centrale**, il 4° fascicolo dell'**Atlante Stradale**) e desidera abbonarsi alla Rivista per il 1924 deve contemporaneamente versare anche la quota di Associazione al Touring per il 1924. E cioè in totale deve inviare L. 34,**10** (Estero L. **52,10**).

(1) Chi si iscrive subito Socio Vitalizio e versa L. 150,20 (Estero L. 250,20 ha diritto - vita natural durante - a tutti i vantaggi concessi ai Soci del Touring (a cominciare da quelli riserbati ai Soci del 1923). Aggiungendo L. 12 (Estero L. 20) alla quota di Vitalizio si ha diritto all'abbonamento di favore alle « *Vie d'Italia* » per il 1924.

Chi procura almeno due Vitalizi o passaggi a Vitalizio (compreso anche il proprio) entro il 31 Dicembre concorre a 60.000 lire di premi!!

RIVISTA MENSILE DEL TOVRING CLVB ITALIANO

TVRISMO NAZIONALE - MOVIMENTO FORESTIERI
PROPAGANDA - ALBERGHI - PRODOTTO ITALIANO - SVILVPPO INDVSTRIE TVRISTICHE

Anno XXIX - N. 12 | Dicembre 1923

Abbonamenti per il 1924: Soci .... L. 12,10 (Estero L. 20,10)
non Soci L. 18,10 (Estero L. 26,10) } *Tale prezzo vale fino al 15 dicembre 1923; dopo verrà aumentato.*

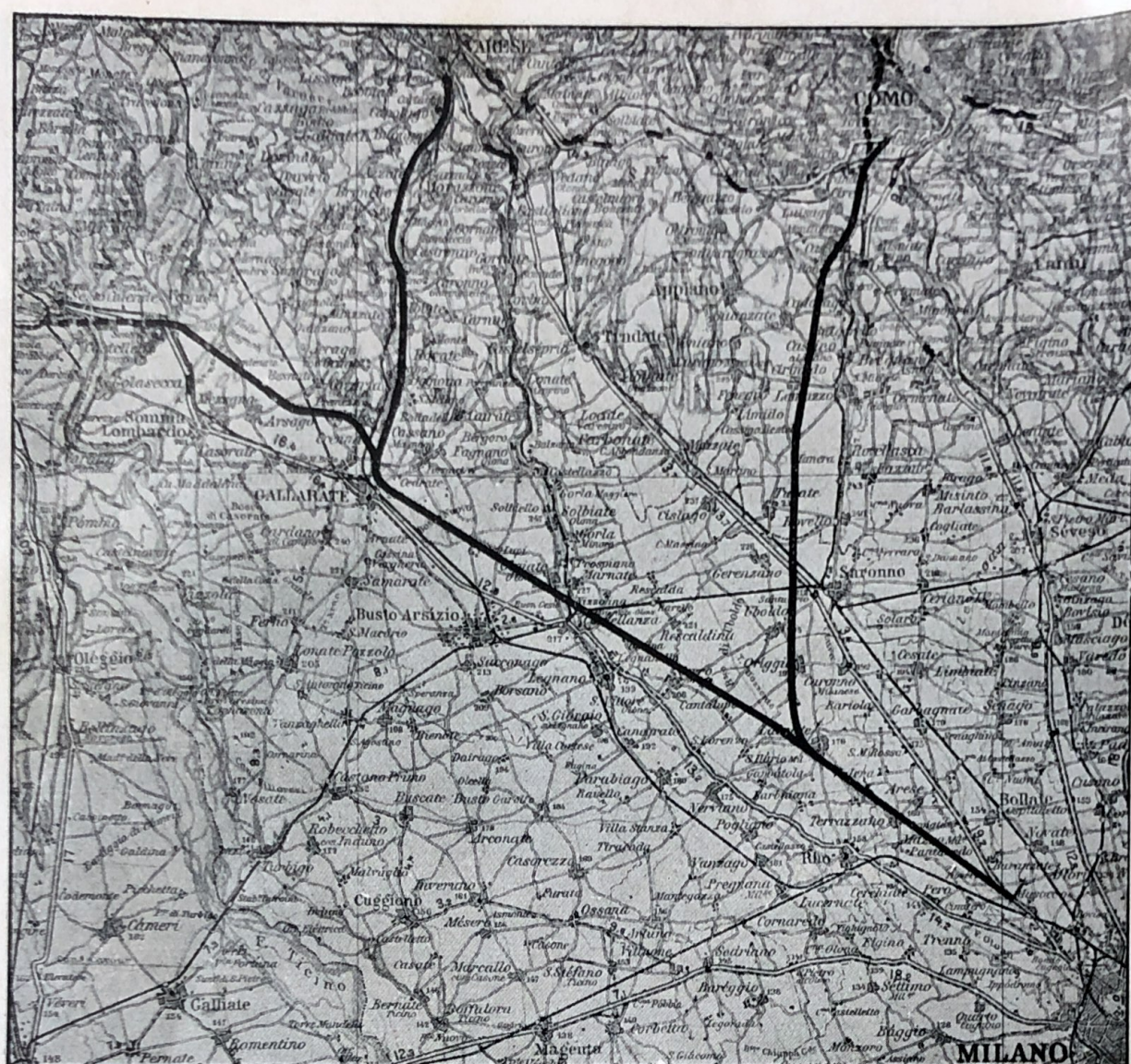
Associazione al T. C. I. — *Soci Annuali:* L. 10,10 (Estero L. 15,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Quinquennali:* L. 50,10 (Estero L. 75,10) più L. 2 di tassa d'ingresso; *Soci Vitalizi:* L. 150,20 (Estero lire 250,20); *Soci Vitalizi fondatori della Sede:* L. 250,20 (Estero L. 350,20).

SEI MESI DI LAVORI PER LE "AUTOSTRADE,,

Le « autostrade » non sono una novità pei lettori delle *Vie d'Italia*. Nel fascicolo del gennaio scorso di questa *Rivista* un articolo a firma di L. V. Bertarelli riassumeva le vicende di questa iniziativa dell'ing. Piero Puricelli, la quale — cordialmente patrocinata dal T. C. I. — giunse poi a rapida maturazione, in forma non prima pensata, grazie al vivo interessamento con cui volle considerarla il Capo del Governo: Benito Mussolini. È quindi appena il caso di ricordare che cosa s'intenda col nome di « autostrada », nome nato felicemente in terra italiana ed entrato oramai nell'uso, sebbene non ancora battezzato dalla Crusca: « una strada specialmente adatta per la circolazione degli autoveicoli e preclusa ad ogni altro veicolo ». Quanto alle « autostrade » ideate dall'ing. Piero Puricelli, e per le quali il Governo diede apposita concessione ad una Società Anonima (S. A. « Autostrade » sedente in Milano), ricordiamo che si tratta d'una rete costituita da una arteria principale che si diparte da Musocco presso Milano, dirigendosi per Lainate e Gallarate a Sesto Calende — ove s'innesta alla grande arteria stradale internazionale del Sempione —, nonchè da due diramazioni, l'una che si stacca da Lainate per Como, l'altra da Gallarate per Varese. Restano così collegati a Milano i tre laghi: Maggiore, di Varese e di Como, donde la denominazione per questa rete autostradale di Milano-Laghi. La planimetria che figura nel fascicolo del gennaio scorso dava già una chiara idea generale di questa rete. La planimetria che qui pubblichiamo reca alcune varianti allo schema primitivo, che dal confronto emergono evidenti. Notevole specialmente lo spostamento della Gallarate-Sesto Calende da sud a nord della strada provinciale tra Gallarate e Vergiate, presso il quale abitato ora s'innesta l'autostrada alla provinciale del Sempione anzichè presso Sesto Calende.

Una tratta del rettifilo fra Musocco e Lainate a terrapieno ultimato. In mezzo, un compressore che funziona per l'assettamento delle terre di riporto. Sul fianco, un treno di vagoncini che porta ghiaia per formazione del sottofondo alla pavimentazione cementizia.

Lo sviluppo complessivo della rete autostradale, tenuto conto delle varianti, misura km. 83; ma probabilmente lo sviluppo definitivo risulterà maggiore, attorno ai 90 chilometri se giungeranno a buon fine le trattative fra il Comune di Milano e la S. A. « Autostrade » per portare l'origine di queste all'Arco della Pace — inizio del corso Sempione —, il che aumenterebbe grandemente l'importanza delle autostrade non solo sotto

Un deposito di ghiaia e sabbia per le autostrade, raccordato alla stazione ferroviaria di Musocco. Questi materiali provengono da una vicina cava, donde sono tratti a profondità di sei o sette metri dal pelo dell'alveo, che ivi forma un profondo laghetto, d'acqua freddissima, ricca di pesci. A destra, un capannone pel ricovero dei sacchi di cemento.

La rete delle « autostrade » secondo i tracciati esecutivi. In linea a tratti sono indicati i tronchi, non compresi nella convenzione tra il Governo e la Società, che formeranno il perfetto completamento della rete, allacciandola alla strada del Sempione con apposito attraversamento del Ticino, e al valico internazionale di Chiasso. Non è ancora definito il tracciato pel prolungamento da Musocco a Milano.

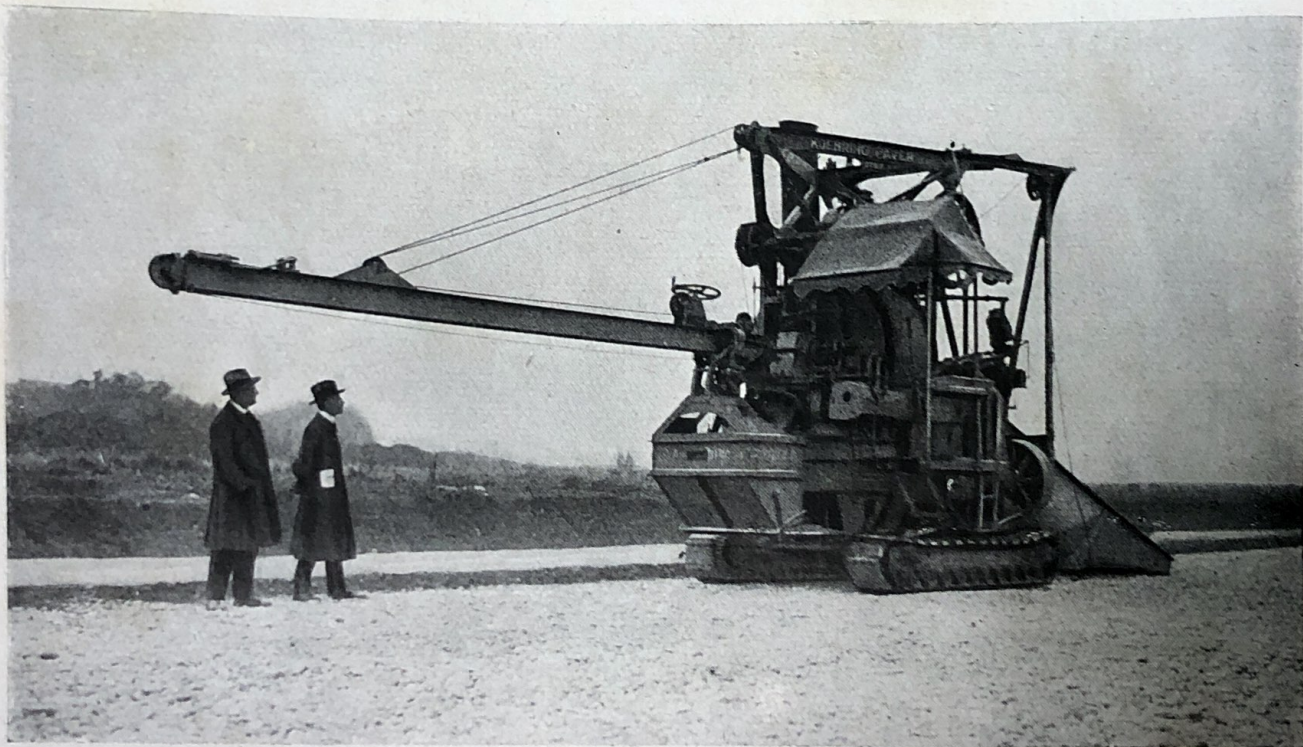
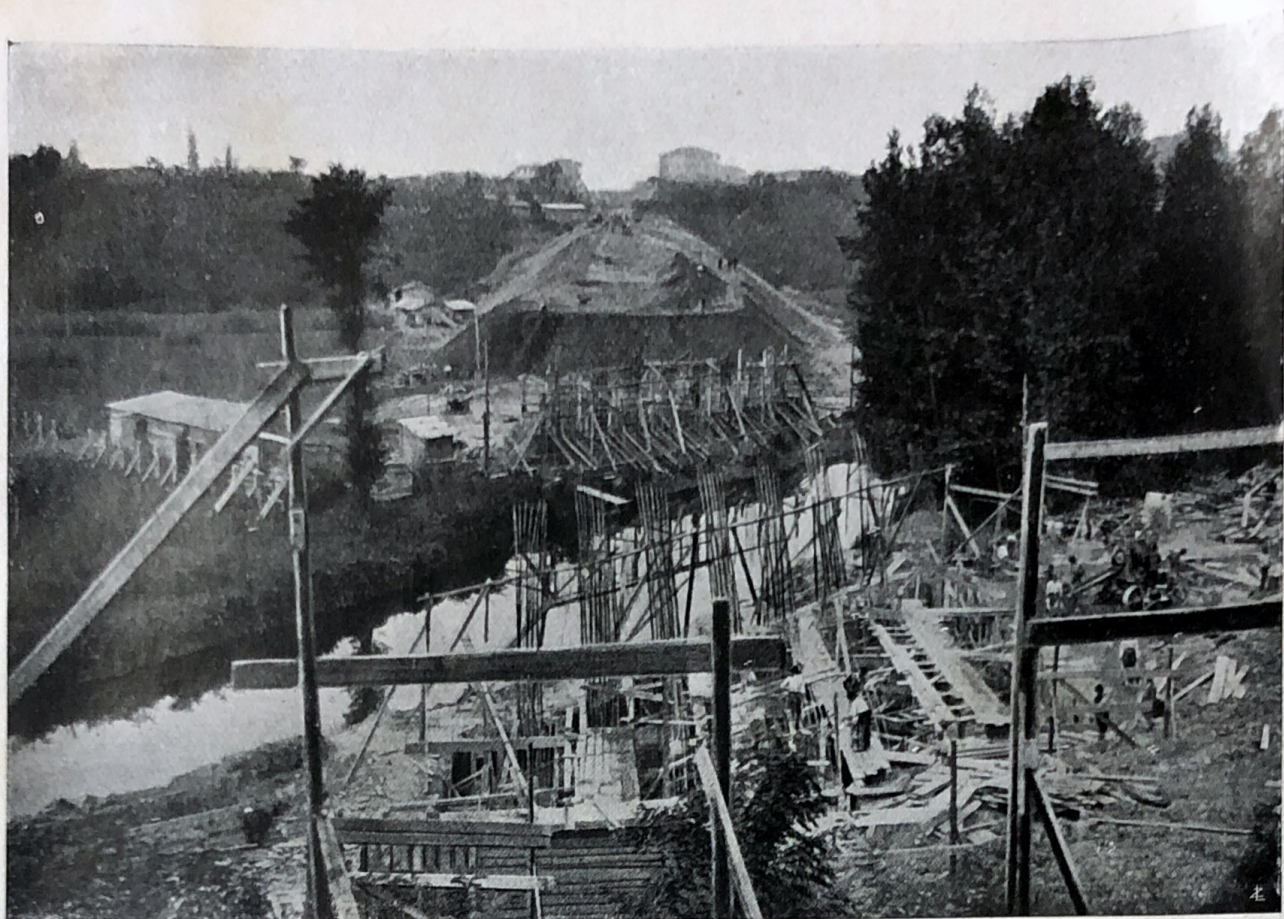
il punto di vista del rendimento, sopprimendosi l'ostacolo alla rapida circolazione costituito dal detto Corso Sempione e dal successivo tronco di strada provinciale fino a Musocco, ma pure sotto il punto di vista estetico e sportivo; onde sono da farsi voti vivissimi perchè non manchi questo felice completamento alla rete autostradale in costruzione.

Altro augurabile, e vogliamo credere probabile, prolungamento si è quello da Como al confine Svizzero verso Chiasso, che valorizzerebbe completamente l'autostrada Como-Milano come arteria internazionale. Si giungerebbe allora ad uno sviluppo complessivo di poco inferiore ai 100 chilometri. (I due prolungamenti appaiono schematicamente indicati nella planimetria).

Magnifico dunque il programma. Ma a che punto si trova l'attuazione? La Convenzione tra il Governo e la S. A. « Autostrade » ha la data del 1° dicembre 1922. I primi mesi successivi furono dedicati alla compilazione dei progetti esecutivi, ai tracciamenti sul terreno, alle espropriazioni dei terreni, operazioni tutte compiute con eccezionale rapidità.

Il 26 marzo il Presidente del Consiglio dei Ministri, cui l'iniziativa delle autostrade è particolarmente cara, personalmente dava inizio ai lavori — ufficialmente, il « primo colpo di piccone » — con una solennità bene augurante, fra una folla di automobilisti entusiasti e di popolani festanti. Mi è rimasta viva la memoria di quella cerimonia, la quale resterà ricordata alla storia da un cippo

Un deposito di pietrisco presso la stazione ferroviaria di Musocco. Ogni giorno treni completi provenienti dalle Cave di Bisuschio aumentano questa provvista di centinaia di metri cubi. Attualmente, i due cumuli che si distendono a perdita di vista lungo i due fianchi del binario morto rappresentano il volume di circa 15 mila metri cubi. Per la pavimentazione delle « autostrade » ne occorrerà circa dieci volte tanto!

eretto al bivio di Lainate, non pei discorsi facilmente immaginabili, ma per uno spettacolo inatteso e per certo senza precedenti, il cosidetto primo colpo di piccone del Presidente. Gli era stato preparato un piccone di perfetta ordinanza, ma nichelato e tirato

Una delle grandi impastatrici pel calcestruzzo, di provenienza americana. Pesa 16 tonnellate ed è capace d'una produzione oraria di 20 metri cubi. È munita di pattini che permettono uno spostamento di questa poderosa massa con grande facilità su qualunque terreno accidentato. Sul lungo braccio scorre la tramoggia distributrice, mercè la quale si può depositare il calcestruzzo su tutta la larghezza dell'autostrada. I movimenti di traslazione e distribuzione non interrompono il funzionamento dell'impastatrice. Di queste macchine ne occorreranno almeno otto per compiere la pavimentazione delle autostrade secondo il programma dei lavori.

Il ponte in costruzione sul fiume Olona. Spiccano i ferri delle armature pei costoloni in cemento armato del grande arco di vôlta. Più oltre, l'alto rilevato d'accesso. Il fiume tortuosissimo è qui superato con una forte obliquità, che importa un notevole aumento nella luce del manufatto. In fondo le prime ondulazioni dei monti, paesaggio soave a forme e tinte delicate.

lucido e splendente, con un bel manico di noce verniciato e fregiato del tricolore... Una analogia perfetta con le argentee cazzuole delle «prime pietre» singolarmente importanti, onorandissime come simboli ma che nessuno giudicherebbe strumenti di lavoro. Il Presidente, ottenuto a stento un po' di spazio, brandì energicamente il bel piccone, e cominciò a picchiare sodo sul duro terreno di tutta forza, tra la meraviglia attonita degli astanti. E lavorò di buona lena per tre o quattro minuti, serio, raccolto in sè, con atteggiamento piuttosto di chi celebri un rito che non di chi compia un umile lavoro manuale.

Questa nota — spesso ricorrente nei discorsi mussoliniani — della dignità del lavoro umano, qualunque esso sia, segnò felicemente l'inizio dell'ardua fatica di parecchie migliaia d'operai, che rapidamente vennero disseminati lungo l'intero sviluppo delle autostrade onde dare ai lavori un « colpo di mano » che oggi ci appare davvero meraviglioso per sapiente organizzazione e per consapevole ardimento.

Chi volga un superficiale colpo d'occhio alla planimetria può pensare che queste autostrade siano infine da considerarsi, per quanto riguarda la costruzione, come larghe strade ordinarie di pianura, di facile ed economica esecuzione. Ma la realtà è ben altra. Conviene infatti tener presente che l'autostrada va soggetta a vincoli specialissimi, tanto pel tracciato planimetrico che pel profilo altimetrico, per forza dei quali è da paragonarsi piuttosto ad una principale ferrovia che non ad una strada ordinaria. Planimetricamente, sono da evitarsi curve d'un raggio inferiore ai 300 metri; altimetricamente sono da sovrapassare o sottopassare le ferrovie e le strade ordinarie di qualche importanza attraversate, dovendosi per queste evitare i passaggi a livello, mentre le pendenze vanno contenute entro limiti assai ristretti. Ne derivano movimenti di terra grandiosi anche in bassa pianura, tanto più nella zona ove cominciano le ondulazioni del terreno che si propagano dai piedi delle Alpi verso il piano lombardo, e la necessità di numerosi manufatti, taluni dei quali assu-

La trincea di Caiello verso nord. Appare evidente la formazione alluvionale di questi terreni. Tornano al sole i macigni abbandonati dai ghiacciai dell'epoca quaternaria.

mono un' importanza notevolissima. Tutto ciò si può esprimere con poche cifre: un centinaio di manufatti ed un milione e mezzo di metri cubi di scavo con altrettanti di rilevato! Ebbene, questa grande massa di lavori è pressochè ultimata. Se appena la stagione sarà favorevole, entro l' anno corrente sarà ultimata totalmente, fatta eccezione per la sola pavimentazione e le successive opere di finimento. Questa è la realtà che si offre agli occhi increduli di chi vada a visitare le autostrade in costruzione, visita che il Touring ha voluto compiessi, pei lettori de *Le Vie d'Italia,* in una giornata dello scorso ottobre. Nessuna più efficace descrizione di quello che si svolge dalle fotografie d'alcuni dei punti più interessanti nei vari cantieri.

Ecco (pag. 1284) una vista dell'interminabile rettifilo Musocco-Lainate, ove un compressore lavora ad assodare il sottofondo prima che vi si distenda lo strato di ghiaia, che formerà il piano di gettata della pavimentazione in calcestruzzo. Procedendo, troviamo poco più oltre (pagina 1293) il cantiere per la costruzione del ponte sul Canale Villoresi, ardito manufatto soggetto a vincoli speciali. Ne sono costrutte le spalle e sono pronte a pie' d'opera le travate metalliche da posarsi su queste. Più oltre, un importante gruppo di manufatti per l'attraversamento della ferrovia Novara-Seregno, del fiume Olona e del fitto intreccio stradale di quella zona industriale. Grandioso ed ardito riuscirà il ponte sull'Olona (pag. 1287), del quale sono ultimate le spalle e si stanno preparando le armature pel getto degli archi. Abbiamo qui l'occasione di notare la grave soggezione creata dall'impegno dei lunghi rettifili, i quali impongono di attraversare strade, ferrovie, corsi d'acqua con manufatti fortemente obliqui. Si veda la planimetria per la tratta corrispondente a questo gruppo di manufatti.

Oltrepassato l'Olona, occorre superare, senza forzare le livellette, la costiera che forma il fianco destro della valle d'erosione in fondo alla quale si svolge tortuosamente quel fiume, donde la necessità d'una profonda trincea (pag. 1290), resa più onerosa dalla vicinanza di caseggiati. In simili casi la soluzione più spiccia ed economica consiste nell'abbattimento delle case che cadono entro i cigli della trincea a tutta scarpa; ma bisogna pur far i conti con gl'inquilini! E qui si dovette accettare per una casa la soluzione più onerosa e delicata: la sottomurazione. Ecco (pag. 1291) la casa puntellata. Si costruiranno ora lunghi muri di sottoscarpa, che permetterranno poi il disarmo delle puntellature. Poi, lungo rettifilo pianeggiante fino a Gallarate. Fra Gallarate e l'innesto con la strada del Sempione s'incontrano i maggiori movimenti di terra per l'attraversamento delle propaggini dei monti briantei. Qui specialmente si valuta tutta la portata di quei vincoli altimetrici e planimetrici per le autostrade, cui si è ripetutamente accennato. Ecco (pag. 1289) un alto rilevato che viene formato con le terre provenienti dalla profonda trin-

La formazione d'un rilevato a sud della trincea di Caiello con le materie di detta trincea. Sul primo piano i casseri per gettata delle spalle d'un manufatto pel sottopassaggio d'una strada comunale all'autostrada.

cea di Caiello (pag. 1288), trincea di scavo laborioso pei numerosi « trovanti » di roccia. Questi vengono spaccati, e le grosse scaglie sono poi date in pasto ad un vorace frantoio, che ne produce pietrisco da utilizzarsi per la formazione di calcestruzzo. Cade qui in acconcio il notare che tutti i manufatti delle autostrade sono costruiti in calcestruzzo, generalmente armato, con la sola eccezione della travata metallica sul Canale Villoresi. Senza dubbio, la perfezionata tecnica dei cementi armati ha grandemente agevolato il rapido sviluppo di questi lavori.

« Dulcis in fundo ! ». Ecco (pag. 1292) l'attacco ovest della profonda trincea di Vergiate che precede di poco il raccordo dell'autostrada alla strada del Sempione. Le minuscole figure umane, al piede ed al sommo della trincea, dànno chiara idea dell'entità di questo scavo.

Qui l'automobile che reca, oltre allo scrivente, il direttore dei lavori cav. Rusca, lascia l'autostrada ; e per stradette che serpeggiando contornano le falde dei monti, ci trasporta verso Varese traverso uno splendore di campi e di boschi baciati dal sole che si appressa al tramonto. Poco oltre Azzate ritroviamo l'autostrada, e precisamente la diramazione Gallarate-Varese, che costeggia la ferrovia elettrica tra queste due città per lunga tratta, occupando il ristretto spazio tra la ferrovia e la strada provinciale. Per questa ubicazione, i manufatti dell'autostrada e della ferrovia vengono a corrispondersi, formando l'uno prolungamento dell'altro. Ecco un esempio nella figura a pag. 1290.

Ma la sera precipita, ed occorre affrettarsi verso Como, per dare un'occhiata anche alla diramazione Lainate-Como. Questa è la parte più avanzata dei lavori, ed i rilevati vi si disegnano già ben sagomati, nell' imponenza delle inusitate dimensioni. Sfortunatamente l'ora tarda ed il cielo coperto congiurano contro la virtuosità del fotografo, sicchè le ultime lastre non si prestano a ricavarne buoni *clichés* per *Le Vie d'Italia*, che intendono per questo conto mantenere la buona fama conquistata. I lettori vorranno quindi crederci sulla parola, ed attendere per questa primavera un'altra serie di fotografie ancora più

Un manufatto dell'autostrada Gallarate-Varese, in prolungamento del manufatto per la ferrovia elettrica parallela. Sul primo piano la strada provinciale, percorsa dalla tranvia elettrica Varese-Azzate.

La trincea di Castellanza. Tutto uno sviluppo di binari sui quali corrono treni di vagoncini trainati da piccole locomotive con motore a benzina, che trasportano le terre di scavo a formazione del terrapieno d'accesso al ponte sull'Olona, quale si vede nella figura a pag. 1287. In fondo, la casa puntellata.

La casa puntellata sul margine della trincea di Castellanza. Robuste travi di ferro vennero passate sotto i muri di fondazione, e queste poi appoggiate ad un'incastellatura di travi in legno, che lascia libero lo spazio per la costruzione del muro di sottoscarpa. Operazione delicata e costosa, suggerita dall'intento di non fare sloggiare la proprietaria ammalata.....

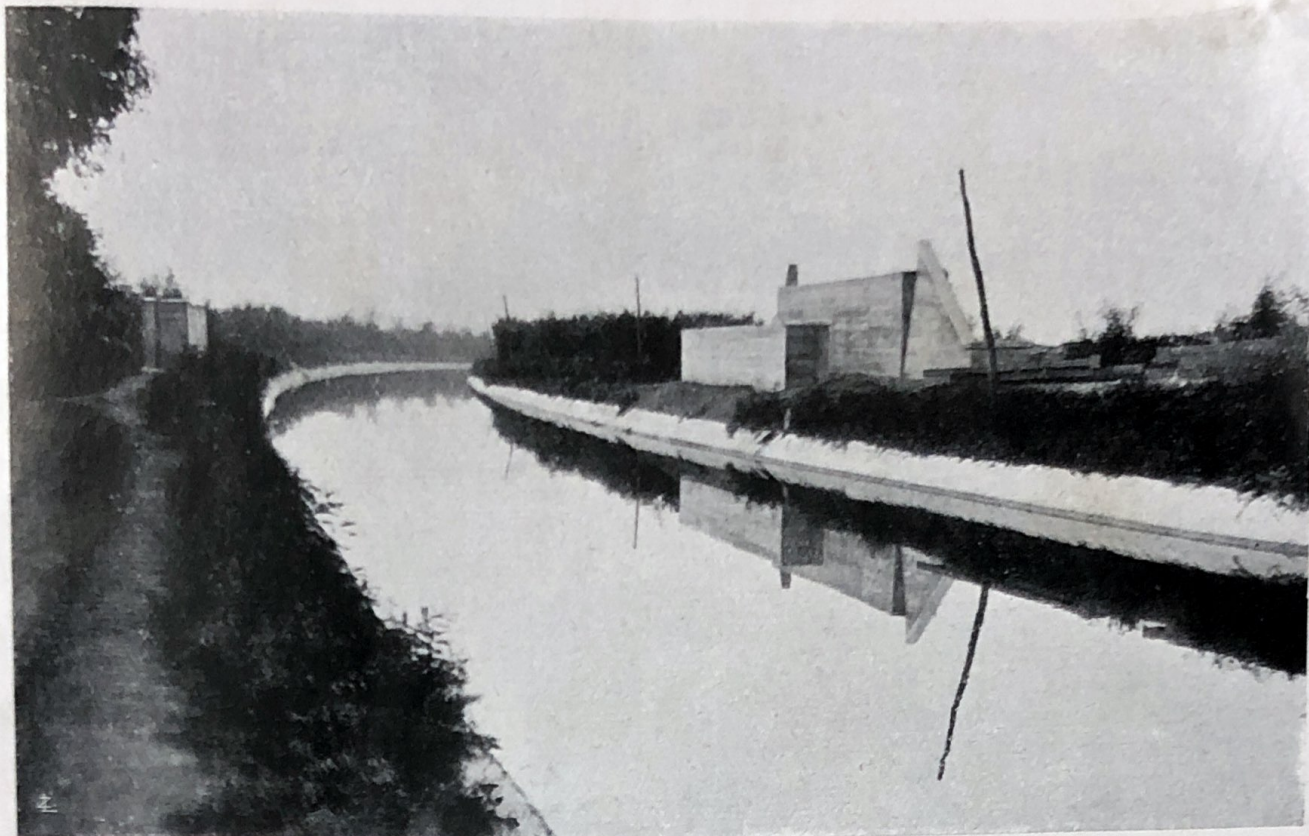
interessanti, in quanto daranno un'idea della fase più originale e forse più grandiosa dei lavori per queste autostrade. Intendo alludere ai lavori di pavimentazione.

Se queste ampie piattaforme stradali fossero trattate come s'usa per le ordinarie strade a massicciata formata con ghiaia o pietrisco dato in opera mediante cilindratura ma senz' altro *legante* che l' acqua, ben presto queste si ridurrebbero ad una scomposta superficie solcata da ormaie, cosparsa di buche, variegata da ondulazioni trasversali. E per viaggiare a questo modo, bastano perfettamente le strade attuali. Perciò la caratteristica principale delle autostrade sarà l'essere dotate d'una pavimentazione permanente, dura, liscia, quasi insensibile all'usura sotto l'azione del transito di veicoli — a qualsiasi velocità e di qualsiasi peso — purchè con ruote munite di gomme. Codesta pavimentazione potrebbe essere di vari tipi : asfalto compresso, conglomerato bituminoso, lastricato a conci di pietra od a blocchetti di asfalto o di legno, ovvero in gettata di calcestruzzo cementizio. È quest'ultima appunto la soluzione adottata dopo molte riflessioni, per un complesso di ragioni che qui sarebbe fuor di luogo ripetere. Basti sapere che la decisione è stata presa dopo un lungo sopraluogo agli Stati Uniti di uno dei migliori tecnici della casa Puricelli, l'ing. Sansoni, inviato espressamente per studiare e percorrere migliaia e migliaia di chilometri delle più varie strade americane, consultare un numero enorme di tecnici americani della strada, e per raccogliere una documentazione tecnica e pratica di eccezionale valore.

Ultimati i movimenti di terra, conviene augurare che l'inverno ricopra con una soffice coltre di neve i rilevati, onde le terre si assettino sotto l'azione delle acque permeanti la massa, preparando così un solido piano d'appoggio alla soprastruttura stradale. Questa soprastruttura sarà prima costituita da uno strato di ghiaia, che verrà cilindrata a perfetta sagoma. Su questo si stenderà poi la gettata di calcestruzzo cementizio. Tutto ciò si dice in poche parole, ma l'esecuzione

L'attacco verso ponente della trincea di Vergiate. Ai piedi della scarpata, i vagoncini in corso di riempimento con l'opera intensa degli operai sterratori, dei quali s'indovinano le persone: bianchi puntini sul fondo scuro. Notisi in alto la minuscola figura d'uomo, che dà un'idea della profondità della trincea.

rappresenterà una somma di lavoro ingentissimo, dato il proposito dell'ing. Puricelli di offrire libero corso alle vetture sulle autostrade assai prima del termine assegnatogli nell'atto di concessione — onde in un ristretto spazio di tempo occorrerà coprire circa 750 mila metri quadrati di carreggiata, che corrispondono a 150 mila metri cubi di calcestruzzo. Tutto ciò è possibile, ma davvero non è punto comune, ed esige un'organizzazione costosissima e diligentissima. Gli uomini della Società « Autostrade » non sono però da meno, e le provvidenze del caso sono già incominciate.

Ecco, ad esempio, un deposito di pietrisco per calcestruzzo presso la stazione ferroviaria di Musocco (pag. 1286). Già oggidì si susseguono treni su treni per aumentare questa dotazione. Il pietrisco proviene ora esclusivamente dalle Cave di Bisuschio, della S. A. Puricelli, la quale ampliò appositamente gli impianti portandoli alla potenzialità di 500 metri cubi al giorno. Ed ecco, di fianco al deposito del pietrisco, quello per la ghiaia e la sabbia (pag. 1284). Il capannone in legno contiene un deposito di cemento. Di questi depositi d'ogni occorrente materiale ve ne saranno parecchi distribuiti lungo il tracciato delle autostrade, ovunque cioè si presenti la comodità del raccordo ferroviario. Dai depositi si dipartiranno apposite linee ferroviarie a scartamento ridotto, occupanti le banchine delle autostrade, che mediante treni di vagoncini trainati da adatte locomotive porteranno i materiali al luogo d'impiego. Per quanto riguarda i materiali destinati a formare calcestruzzo, questi giungeranno presso alle impastatrici (*betoniere*) già dosati nelle volute proporzioni, cioè ogni vagoncino conterrà in separati reparti tanto di pietrisco, tanto di sabbia e tanto di cemento, quanto occorre per formare tanto calcestruzzo quanto ne può capire nel vasto ventre delle macchine impastatrici. Queste sono del tipo più poderoso che abbia finora prodotto l'industria americana. Eccone (pag. 1286) il primo esemplare, che abbia raggiunto il suo campo di lavoro. La gran mole pesa 16 tonnellate, e si prevede che occorrerà impiegarne simultaneamente sette od otto, per compiere il « colpo di mano » che si è detto più sopra. Sarà cosa del maggior interesse l'osservare all'opera queste gigantesche macchine, che in pochi minuti rimescolano a perfezione gli elementi costitutivi del calcestruzzo, e col lungo poderoso braccio lo distribuiscono lateralmente su vasto spazio, spostandosi poi di mano in mano nel senso dell'asse

Il canale d'irrigazione, derivato dal Ticino, detto Canale Villoresi. Porta all'incile 70 metri cubi, che distribuisce ad un vasto territorio, fino all'Adda. Le spalle del ponte per l'autostrada con luci laterali per future strade alzaie a scopo di navigazione. Sulla sponda sinistra, a terra, le travate metalliche predisposte.

stradale coi propri mezzi, grazie al sistema di rulli e pattini, che si vede bene nella figura. Deposto il fresco calcestruzzo, comincia tutta una serie di operazioni per trasformare questo in un solido lastrone di consistenza lapidea, pronto a sopportare il più intenso traffico automobilistico Ma di ciò... alla prossima primavera!

Ing. ITALO VANDONE

Direttore dell'Istituto Sperimentale Stradale del T.C.I.

(Fot. di A. Flecchia, Milano).

L'ENIT nel 1922

Ampia, varia, geniale e tenace fu l'opera dell'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche, nel 1922, terzo anno della sua vita. Riassumerne qui le forme più caratteristiche, salienti e intelligenti è tanto più difficile quanto più vasta è la materia che l'Ente ha trattato.

Nella grande missione che la nuova istituzione si è impegnata fervidamente ad assolvere — appena sorta è già ammirata e studiata dalle organizzazioni estere — quasi infinite sono le vie da percorrere per arrivare al successo. Infinite perchè l'Italia — vista turisticamente — serba al visitatore una visione di bellezza, una ragione di studio, una particolarità da notare, in ogni angolo riposto. Tre sono però i compiti essenziali che l'Ente sta perseguendo e che si intravedono leggendo la minuta relazione sull'anno 1922: conoscere, valorizzare, far conoscere le bellezze d'Italia. Vicino a questi compiti principali, molti altri si sono imposti all'ENIT perchè ai primi sono strettissimamente uniti.

Non è quindi soltanto la propaganda che l'ENIT sviluppa e affina, ma il censimento di tutte le «attività» turistiche italiane e il miglioramento di tutto quanto ha relazione col turismo: ferrovie, linee automobilistiche, funicolari, tranvie, alberghi, tasse sullo straniero, servizi di frontiera, ecc. Contemporaneamente l'ENIT ingrandisce, migliora, ritocca la propria organizzazione. Prima di riassumere quello che l'ENIT ha fatto nel 1922 è bene conoscere quindi come abbia l'anno scorso rinvigorito quegli organi periferici della propaganda turistica all'Estero, che sono gli Uffici di Viaggio e Turismo. Al 1° gennaio 1922 erano ventitrè questi Uffici, gestiti da un Consorzio formato dalle Ferrovie, dalle principali Banche, dalle più importanti Compagnie di Navigazione, dall'Unione delle Camere di Commercio, dalla Federazione Trasporti, da vari Ministeri, dai massimi enti turistici.

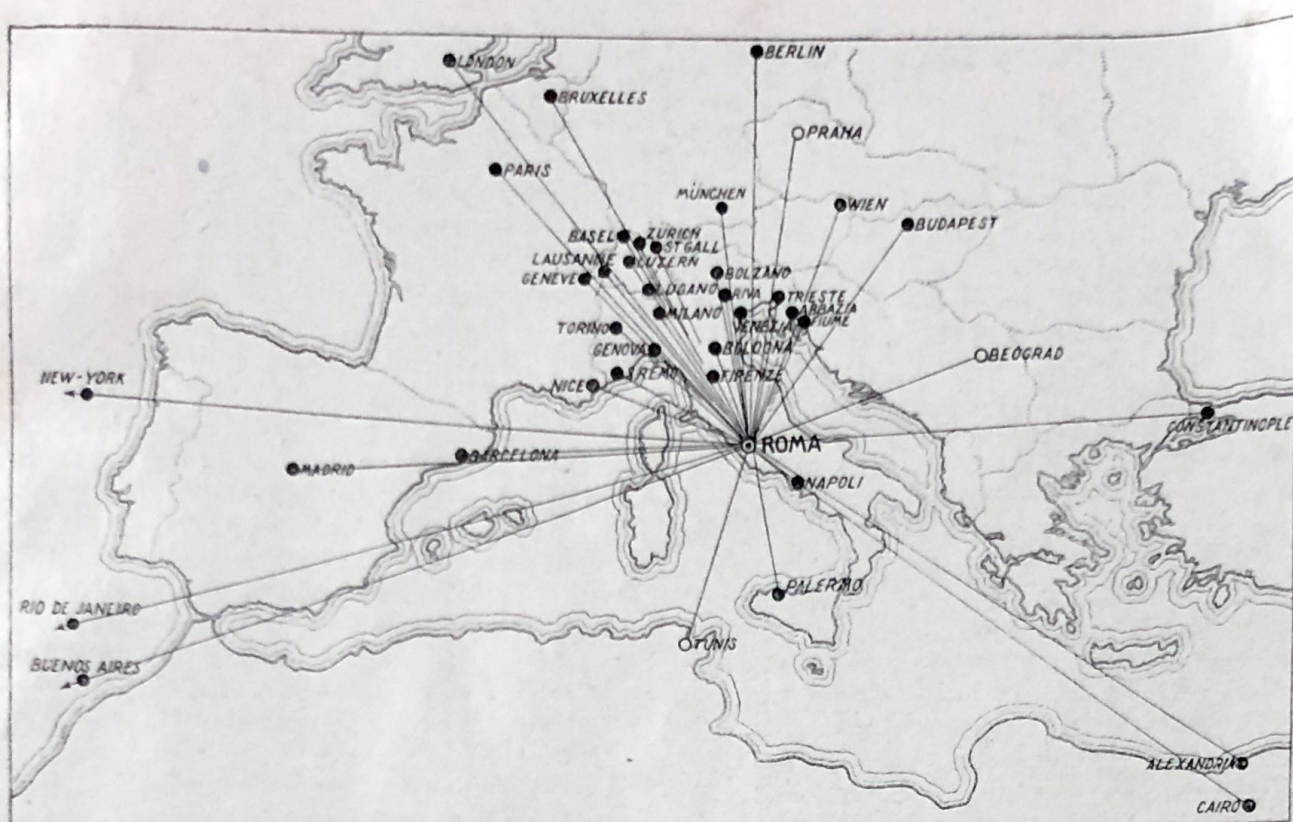
Dal gennaio in poi i 23 uffici — sparsi in centri italiani ed esteri — hanno sistemato la propria organizzazione, servendosi di nuovo personale specializzato; ma intanto si creavano altri sette uffici: a Firenze, a Genova, a S. Remo, a Bologna, a Roma, a Palermo, a Bruxelles e alla fine dell'anno altri ancora erano pronti per l'apertura a Budapest, a Costantinopoli, a Napoli, a Bolzano e si trattava per averne a Losanna, Praga, Tunisi, Fiume, Abbazia, Belgrado e in Dalmazia. Vastissima e italianissima rete, dunque, che si collega alle rappresentanze diplomatiche e consolari e copre tutti i centri turisticamente più significativi, diffondendo un largo materiale di propaganda e allacciando rapporti con le ferrovie estere e il pubblico dal quale scaturisce la corrente dei viaggiatori da avviare in Italia.

Nel 1922 gli uffici hanno dato, gratuitamente, oltre 250.000 informazioni, delle quali più di 25.000 per iscritto; hanno distribuito complessivamente 674.210 biglietti incassando 43 milioni e mezzo (9.269.000 per biglietti venduti all'estero), hanno organizzato 101 comitive che, con un complesso di 4126 persone, hanno visitato l'Italia partendo dall'Inghilterra (1360 persone), dalla Svizzera (1268), dalla Spagna, dalla Francia, ecc. Infine, oltre ai propri uffici, l'ENIT ha organizzato una rete di agenzie corrispondenti (che nel 1922 erano 86 di cui 36 estere) alle quali ha inviato le sue pubblicazioni ed ha stabilito rapporti anche con le più serie organizzazioni estere. Per l'assistenza ai viaggiatori è sorto un ufficio al Porto di Napoli e si sono istituiti interpreti a Parigi, a Ventimiglia e in varie tra le principali stazioni italiane.

Un organismo così vasto, potente — e già tanto forte benchè ancora giovane — è certamente un magnifico congegno di propulsione, un campo dove le iniziative debbono pullulare e fermentare senza pause, senza limite. Ad ogni meta, appena profilatasi, si vede infatti dirigersi, diritta e risoluta, un'azione.

Talora per agire l'Ente deve prima attrezzarsi ed ecco allacciarsi all'opera di propaganda e di valorizzazione turistica in Italia un intenso e acuto lavoro di documentazione che promette preziosi risultati. Spigolando nella relazione si trovano le tracce di questa varia ed ampia raccolta di dati, cifre, nomi e notizie, raccolta che in Italia è quasi tutta nuova e che può essere considerata a sè perchè è di per se stessa un largo beneficio per il turismo.

Due anni occorsero per formare lo schedario turistico dei comuni d'Italia (10.000 schede) dal quale si trassero gli elementi per il primo elenco degli alberghi d'Italia (1758 divisi in 502 località) che sarà ormai aggiornato e completato. Si è portato alla quasi perfezione lo schedario delle agenzie, banche, ambasciate, consolati, che è preziosissimo per la diffusione del materiale di propaganda; si è iniziata e condotta quasi a termine la raccolta di un completo materiale

LA RETE DEGLI UFFICI DI VIAGGIO E TURISMO DELL'ENIT.

documentario sulle stazioni termali e sulle acque minerali italiane; si è infine aperta un'ampia indagine statistica sul movimento dei forestieri in Italia, sulla consistenza patrimoniale e sull'impiego di mano d'opera dell'industria alberghiera, sulla circolazione delle automobili (90.000 macchine circa, di cui il 16.2 % è fornito dall'industria straniera), sul gettito della tassa di soggiorno.

Riuniti e interpretati gli elementi delle inchieste era indispensabile servirsene e per diffonderli e per orientare la propaganda: la prima e principale attività dell' ENIT. Ampia lunga e perfetta è la via già percorsa.

Di altre questioni l'ENIT ha appena iniziato lo studio o impostato un razionale svolgimento, ma qui è già molto avanti e, marciando, la sua azione ha trovato uno stile tutto italiano: grazia, colore, finezza. Quanta roba! A migliaia calendari, guide, cartelli, opuscoli, programmi, piantine e tutto preparato o messo fuori con la massima accortezza: ad ogni avvenimento degno una pubblicazione adeguata, ad ogni pubblico il suo libercolo, la guidina, col consiglio, le vignette, le tariffe ferroviarie, gli orari. Nei tre milioni di esemplari stampati ci sono le dieci edizioni — in altrettante lingue — dell'opuscolo «*Italia*» (mezzo milione di copie), i 60.000 *calendari del turista* (i centri turistici, termali, balneari e climatici italiani), *l'elenco delle feste caratteristiche e sportive* dell'annata (un estratto fu adottato da una compagnia ferroviaria inglese), i «*Santuari d'Italia*» (dedicato al congresso eucaristico del maggio 1922), il *Winter in Italy* per la clientela inglese, i cinque fascicoli sugli *Sports invernali* e sull'*Inverno a Cortina* e *in Abruzzo*, le 10.000 collezioni di cartoline a colori, i «programmi musicali» per i concerti italiani all'estero, gli opuscoli in più lingue sul *Piemonte* e la *Venezia Giulia*, le 15.000 copie delle «*Acque salutari d'Italia*», i 18.000 *cartelli* su Oropa, Viareggio e Palermo (e se ne preparano altri 102 mila sui Laghi, la Riviera, le Grotte di Postumia, ecc.), le 2000 *piante topografiche di Roma*, gli opuscoletti «economici» *sulle vacanze a buon mercato in Italia* per svizzeri e inglesi, le «cartine» ferroviarie.... una fitta semente di notizie, consigli, inviti, un caleidoscopio di immagini fiorite, una trascinante sicurezza di dati. Il materiale di propaganda del 1922 conta 8.884.000 pagine delle quali 2.900.000 scritte in francese, 2.240.000 in italiano, 1.430.000 in inglese, 740.000 in tedesco, 1.534.000 in altre lingue: sono cifre.... torrenziali.

Mentre si tiravano le somme del 1922 scrittori, tipografi e incisori lavoravano per il 1923 preparando le 195 pagine di una guidetta per gli inglesi «Summer in Italy» e di un'altra francese «Les Lacs italiens», poi un originale volumetto sulla pittoresca «Ciociaria», cinque succinte guidine per Venezia, Torino, Milano, Roma e Napoli e due grandi carte plastigrafiche: una a colori per la Venezia Tridentina e l'altra con

tutti i tracciati ferroviari da applicarsi nei vestiboli delle vetture a carrelli, cioè di quelle usate per i treni diretti ed i servizi internazionali.

Ma la propaganda non si fa con la sola carta, che può essere vivace, allettante, persuasiva, commovente, ma è soltanto carta, cioè materia passiva, e l'ENIT, che ha fatto della sua carta un veicolo di singolare, lungimirante efficacia, ha varcato volentieri i confini della parola scritta per entrare in quelli della parola detta. Ed è arrivato alle cattedre dei conferenzieri, e ha trovato oratori stranieri di propaganda negli Stati Uniti, a Rotterdam, a Varsavia e nel Canadà, e oratori italiani nelle due Americhe (marchesa Ferruggia e on. Guido Podrecca); e la signorina Geni Sadero ha diffuso all'estero numerose *films* di paesaggio italiano, accompagnandole con le canzoni dialettali della regione illustrata, e la «South Eastern & Chatham Railway» ha fatto proiettare in Inghilterra e nella Scozia circa 1000 diapositive italiane, commentandole con la parola di un noto conferenziere.

E ancora. Le vie di propaganda sono infinite e tutte buone per chi le sa trovare e percorrere. A Oberammergau, invasa da un gran numero di turisti americani, inglesi, svedesi, danesi ed olandesi, l'ENIT aprì, col concorso della N.G.I. e del Lloyd Triestino, un ufficio informazioni che riuscì ad avviare molti spettatori della mistica «Passione» alla serena Venezia Tridentina e ai porti italiani. Il Governo aveva sorretto l'iniziativa aprendo a sua volta un «ufficio passaporti». Fotografie di attualità e di paesaggio sono state distribuite largamente, alle agenzie, ai consolati, agli alberghi, alle banche, ai circoli.

Per sè, l'ENIT, ha adottato la forma classica della propaganda tecnica, cioè la partecipazione ad un gran numero di mostre, fiere campionarie, esposizioni, e non soltanto a quelle speciali per il turismo che nel 1922 furono tre: New York, Trieste e Como. Le pubblicazioni eleganti e ricche, i cartelli caldi di tonalità suggestive, le fotografie artistiche, hanno portato la sigla dell'ENIT alle fiere di Lione e alla mostra di Firenze, alla Fiera di Trieste — che fu la maggiore rassegna del turismo italiano nell'annata —, alla Mostra riunita di Torino, all'esposizione di turismo di Como e a tre mostre estere: l'esposizione mondiale di Rio de Janeiro, la Mostra internazionale di Turismo di New York, la mostra fotografica di Porto Said.

Ancora più diretta fu la partecipazione dell'ENIT ad alcune fra le più importanti manifestazioni politiche, tecniche e sportive italiane.

I più importanti servizi della grande conferenza internazionale di Genova furono predisposti dal Direttore Generale dell'ENIT che potè offrire ai rappresentanti di 24 nazioni un complesso armonico, solido, perfetto di organizzazione turistica in grandissimo stile: treni, telefoni, telegrafi, automobili e alberghi si fusero come in una orchestra mirabile e l'Italia ebbe la soddisfazione di smentire, attraverso le stesse lodi dei 1200 delegati stranieri e dei 1000 giornalisti, le voci di disgregazione amministrativa e di disordine nei servizi pubblici, che un recentissimo passato aveva purtroppo accreditato. A tutti i giornalisti e ai delegati l'ENIT offrì fotografie, carte, opuscoli in larghissima quantità e diede la possibilità di visitare, organizzando viaggi speciali, Firenze, Como, Milano e i centri industriali della Riviera.

Così, è divenuta ormai una tradizione per l'ENIT, quella di fiancheggiare con la sua organizzazione turistica tutti i grandi avvenimenti sportivi (Circuito di Monza 1922, Gare invernali a Ponte di Legno, a Cortina, in Abruzzo, Escursione alpina in Sicilia), e artistici (Primavere siciliane) ed economici (convegno ferroviario internazionale di Roma). L'illustrazione dei Campi di golf esistenti, l'aiuto dato per l'istituzione di due nuovi, la pubblicazione dei «bollettini della neve» costituiscono una partecipazione diretta dell'ENIT all'incremento degli sports.

Questa la capacità e la vivacità propagandistiche dell'ENIT: una linea sicura, chiara, luminosa, è stata seguita nei tre anni di vita dell'Ente ed è già tracciata per il futuro. La germinazione delle idee è intensa, costante, rapida. Rileggendo i titoli delle pubblicazioni condotte a termine e di quelle ideate, seguendo tutte le altre vie scelte per la propaganda dall'ENIT, si ha la sensazione certa e pronta di un successo. Meno completo è l'effetto che produce sul lettore il riassunto di tutte le altre attività turistiche dell'ENIT, salvo quella statistica, che appare subito ampiamente impostata. Per gli alberghi — dice la relazione — l'ENIT ha dovuto attenersi all'assistenza morale. Parola grande ma applicazione soltanto accennata date le difficoltà economiche generali. Fu assegnato però un contributo di 40.000 lire al Concorso per il miglioramento dei piccoli alberghi nell'Italia Centrale; vennero studiate le due questioni del *calmiere* e della *classifica,* si è svolta una campagna di persuasione perchè i prezzi fossero tassativamente fissati, ed infine si è concretata l'edizione del primo elenco alberghiero italiano. Sulla que-

stione della ispezione igienica negli alberghi si è «preordinato il servizio di indagine» che sarebbe affidato a delegati dell'Ente operanti d'accordo con la Direzione di Sanità e con le Prefetture, ma si attende, ad applicarlo, che il bilancio lo permetta.

Quando il bilancio lo permetterà si potranno finalmente «mettere a punto» gli alberghi dei piccoli centri, si potrà cioè aggiungere al concorso per l'Italia Centrale un'altra veridica ed efficace prova di interessamento alla redenzione alberghiera italiana, che — finalmente compiuta — svilupperà prodigiosamente il turismo oltre le grandi linee di comunicazione. La relazione stessa nota che l'azione nel campo alberghiero è ancora incompleta ed è questo un chiaro sintomo che molte altre cose si vogliono fare.

LE PUBBLICAZIONI DI PROPAGANDA DELL'ENIT NEGLI ANNI 1920-21-22.

Ma si cura intanto la organizzazione turistica all'interno: fra le ottanta «Pro Loco» che hanno stabilito un collegamento con l'ENIT, ci sono nomi di città celebri e di paeselli appena noti; ma in tutte c'è una grande forza turistica che, messa in cifre, è ora rappresentata da 10.000 soci e da 6 milioni di capitale, ma che può sviluppare energie per dieci volte tanto. Qui sono gli alleati più sicuri e più fedeli dell' ENIT, il quale tende a valorizzarne e a irrobustirne la funzione. Ne ha raccolti già buoni risultati: ha visto nascere guide, bollettini, riviste locali, ed anche qualche buona iniziativa subito appoggiata, come «il Concorso regionale veneto del piccolo turismo» che stimolò i piccoli albergatori a migliorare le loro aziende e i piccoli comuni di villeggiatura a migliorare le strade ed abitati.

Alle «Pro Loco» l'ENIT è stato largo di consiglio e d'appoggio presso i vari Ministeri in favore di manifestazioni locali o per il soddisfacimento di locali necessità (servizi automobilistici, linee telefoniche, tranvie, ecc.). Lavoro minuto ma fecondissimo.

In queste piccole attività complementari l'ENIT ha dovizia di benemerenze che, accennate appena, si rivelano preziose: le pratiche per adattare la legislazione turistica austriaca nella Venezia Tridentina, per modificare gli orari di ingresso ai musei, gallerie e scavi, le difese del palazzo della Ragione presso l'Abbazia di Pomposa, della Reggia di Caserta danneggiata dall'occupazione militare, della Pineta di Viareggio; la valorizzazione — a fianco del Touring — delle magnifiche Grotte di Postumia, gli studi

intorno alla tassa di soggiorno — e sarà una nuova vita per le «Pro Loco»! — la proposta di provvedimenti per rendere sbrigativi e dignitosi i servizi di frontiera, per attenuare il regime dei passaporti, per il miglioramento del servizio ferroviario. Tutti i delicati e vibranti legami del turismo con la Nazione, col Governo, colla Natura, vengono così metodicamente messi allo scoperto e rinsaldati.

Un lato speciale di questa paziente e svariatissima funzione dell'ENIT è la preparazione del personale turistico: dagli albergatori ai camerieri. Più nota ai lettori di questa *Rivista* è la Scuola per gli addetti d'albergo, fiorente in Milano sotto la direzione del Touring, scuola cui dànno accesso i Corsi preparatori di Milano, Como e Arona. Altre — delle quali la meglio organizzata e quella che dà miglior rendimento è l'albergo-scuola di Montecatini — sono le Scuole Pratiche dell'Albergatore di Roma, Torino e, appunto, Bagni di Montecatini.

Un vero corso di cultura pratica fu il viaggio di istruzione, per medici, alle stazioni termali che ebbe una grande ressa di iscrizioni e contò 150 partecipanti. Dal 3 al 12 luglio i medici visitarono Montecatini, Bagni della Porretta, Riolo, Salsomaggiore, Sirmione, Recoaro, Abano, Roncegno, Levico, Portorose ed in ogni sosta assistettero a conferenze tenute da eminenti scienziati.

Accanto all'attività pratica e organizzativa, l'ENIT si è voluto concedere pure il lusso della ricerca e dell'analisi a scopo scientifico. Primo in Italia, esso ha tentato di raccogliere, dai due campi diversi del movimento dei forestieri e della disponibilità alberghiera, gli elementi necessari per un'indagine sul movimento dei forestieri che — per la parte statistica — furono studiati e valutati dal prof. Alfredo Niceforo dell'Università di Napoli, in una pubblicazione uscita di recente, in appendice alla Relazione sull'attività dell'ENIT nel 1922.

Per mancanza di molti e sicuri controlli il movimento dei forestieri in Italia va calcolato su basi di congettura piuttosto che sull'esame di dati puri e sicuri. Tuttavia dal computo dei biglietti ferroviari venduti dalle amministrazioni estere, dalle agenzie all'estero e dalle stazioni di confine, dal computo delle automobili che hanno passato il confine e dei passeggeri sbarcati nei porti italiani, il prof. Niceforo è giunto ad un totale — sempre congetturale, ma rigidamente depurato — di 567.000 stranieri entrati in Italia nel 1922, dei quali 500.000 in ferrovia, 10.000 con concessioni speciali di tariffa, 9.000 in automobile e 48.000 per via di mare. Calcolando su di una permanenza media in Italia per ogni straniero di 20 giorni e su una spesa media giornaliera di 175 lire si può valutare in due miliardi «l'oro» recato dai turisti all'Italia. Un controllo di questa cifra, tentato con la raccolta di dati presso le prefetture, non ha dato esito sicuro, anche perchè diverse prefetture hanno dato risposte incomplete o non hanno risposto affatto, ciò che conferma anche la necessità che l'ENIT continui nell'indagine nel futuro, fino a renderla perfetta ed a convincere gli altri della sua utilità. Le denunzie di forestieri furono 346.000 nelle provincie del Nord, 127.000 in quelle del centro, 76.000 nelle meridionali e 16.000 nelle Isole. Nelle sue conclusioni il prof. Niceforo rileva che un esame profondo del movimento dei forestieri sarà possibile soltanto quando si potranno avere statistiche precise: sul movimento totale, sulla nazionalità, provenienza, distribuzione regionale e stagionale del movimento, il grado di attrazione esercitato da ogni centro sulla massa totale e sulle singole nazionalità, le preferenze di ogni nazionalità per le epoche dell'anno e la durata di ogni permanenza.

***

A quali fonti finanziarie abbia attinto l'ENIT i mezzi per trovarsi presente ad ogni «fatto» turistico e per sorreggere o creare tante iniziative lo dice il rendiconto: la tassa turistica — ora abolita e sostituita da contributi governativi — ha reso nel 1922 lire 1.596.124,01; le Ferrovie rimborsarono lire 134.092,89 per pubblicazioni comuni. Le entrate del Consorzio (Gestione Uffici) furono di L. 3.476.020,77. Tra le spese sono segnate: L. 748.213,50 per amministrazione, L. 1.091.835,20 per propaganda, i contributi L. 134.533,80. Le spese per il Consorzio furono quasi eguali alle entrate: L. 3.470.445,69.

L'esercizio 1922 dà un avanzo economico di L. 131.457,95.

ALFREDO CERIANI.

LAGO ZAPANO, SUL SIRINO.

MONTI DI BASILICATA

Quando la primavera è già inoltrata e i suoi primi tepori — che dànno ad ogni vita quasi la sensazione, qualche volta la illusione, di un periodico risveglio — si son cambiati, ormai, in prodromi dell'arsura dell'estate già vicina, una specie di nervosismo mi suole prendere tutto: un po' per la stanchezza di tutti questi lunghi mesi di vita cittadina, una vita quasi di prigionia per chi abbia goduto la libertà sconfinata dei paesi ignoti; un po' pel desiderio di anticipare quel momento, nel quale la mia stanza da studio sarà messa in bell'ordine, in tutte le carte e i libri che la invadono adesso, prima di essere abbandonata per i mesi di montagna. Lo stesso nervosismo che agita i bambini nella imminenza di qualche premio sospirato. Buon segno, forse, se vuol dire che qualche cosa di fresco, quasi di ingenuo, rimane ancora dopo le inevitabili traversie e stanchezze della vita.

Ma quest'anno, nell'attesa ansiosa dei monti, — dico della vera montagna, quella che va ammirata ed amata, ma ha da essere anche temuta, non quella troppo morbida nei suoi prati o troppo pettinata nelle sue foreste, che sembra fatta così domestica solo per gli ozi pigri della gente eternamente oziosa, — quest'anno ho avuto una piccola sorpresa inaspettata.

LAGONEGRO E LA REGIONE DEL M. SIRINO.

Un vecchio amico mi andava ripetendo fino dall'inverno: «Tu devi vedere la mia montagna» — Quale? — «Quella della Basilicata». Vedere ciò che non si è mai veduto, è sempre un invito seducente, per chi non sia mai sazio di osservare e di imparare. E promisi all'amico. Ma nella mia promessa debbo confes-

IL CASTELLO DI LAGONEGRO.

sare che vi era forse qualche riserva intorno a quella bellezza che l'invito, ed anche l'incitamento ripetuto, sembrava sottintendere come premio alla mia gita.

Quando si è molto visto ed anche molto goduto, si è un poco diffidenti verso la novità di godimenti non ancora provati; e quando il lavoro ci assilla, si è tardi a sottrargli anche soltanto pochi giorni.

Ma diffidenti, perchè? Forse perchè, quando si vive a Napoli, dove tutto e tutti vi parlano solo di mare, niente e nessuno di montagna, si finisce quasi per dimenticare che di là dal golfo meraviglioso, Capri — col suo dolce profilo di sirena affiorante dal mare — si continua nella lunga penisola sorrentina, che ha asprezze di creste e di fianchi, ignote al paesaggio della mia Toscana; e si dimentica poi, soprattutto, che oltre la bella penisola, lungo la intera costa, nel mare — direttamente o per mezzo solo di brevi piane costiere, — immergono le loro falde estreme veri monti: sì, veri monti anche al paragone di molti della stessa catena alpina, quando si pensi solo all'altezza che essi raggiungono rispetto alla base dalla quale sollevano le loro groppe e i loro fianchi.

Scrivemmo a conoscenti del paese, per avere facilitate le nostre gite, e per aver notizie del tempo. « Non venite — fu la loro risposta, — la montagna non è senza pericolo: vi è ancora troppa neve ». Troppa neve, quasi a metà maggio? Ma allora è proprio una montagna, che vuole un poco di rispetto! E partimmo subito: l'aria era affocata, qui a Napoli, nel pieno del meriggio, già come in estate.

Quando si ha e si conserva quel sacro fuoco che è la passione di vedere e di osservare, basta partire, basta mettersi in moto, e le ultime diffidenze — se pur ve ne erano — subito spariscono, e cessa quella specie di dubbio se proprio valga interrompere il lavoro più urgente per qualche giorno di riposo.

Perchè è una gioia, sempre — quasi una gioia nuova, — il ritorno a quel nostro esercizio della osservazione, che non è solo un esercizio degli occhi, i quali cercano di guardare tutto in una ricerca insaziabile anche dei dettagli nel paesaggio che ci passa dinanzi lungo la via; e non è solo un esercizio di memoria, nel saper resuscitare i ricordi di letture vecchie o recenti, le quali possano meglio illustrarci quanto vediamo; ma è,

LA ROCCIA DEL CASTELLO DI LAGONEGRO.

soprattutto, un esercizio di addestramento della elasticità della mente, che, quanto gli occhi vedono, deve spiegare, — quanto i ricordi dicono, deve controllare.

Napoli si allontana rapidamente, quasi adagiata in duplice ampio anfiteatro, dal mare su per le pendici di quel grande arco esterno dei vulcani flegrei che dall'estrema punta di Posillipo raggiunge le alture boscose di Capodimonte: Sant'Elmo sembra proteggerla dall'alto, Castel dell'Uovo sembra la sua avanguardia, spinta dentro al mare. Tutti i vetri scintillano al primo sole che sorge.

Napoli si allontana, sì, ma non si vede quasi dove finisca, lungo la nostra via: chè un paese si unisce all'altro, in una collana ininterrotta, distesa lungo la spiaggia del mare azzurro e rilucente. Il Vesuvio intanto, col suo cono fumigante, ci appare quasi da ogni suo lato, mentre noi procediamo rapidi; le sue nere colate interrompono i grassi campi di erbaggi, Pompei mostra le sue rovine accanto al tempio eretto dalla recente fede, le tipiche case a tetto piano si alternano, qui, — stranamente — con la caratteristica casa araba, a cupola od a vôlta.

Poi Napoli, il Vesuvio, la campagna ferace, la collana di paesi, tutto sparisce dietro la penisola di Sorrento: poco la vediamo, chè anche da Salerno la sua costa, la costa amalfitana, sfugge via lontana, quasi gelosa della sua bellezza rude: solo Vietri, proprio alla radice della bella penisola, raduna le sue case nella estrema rientranza del golfo, e altre si distendono sul prossimo fianco erto e solatìo.

Avanti, adesso, in un paesaggio più primitivo: una piana non ancora tutta coltivata; alle prime colture si alternano macchie e pascoli; mandrie di bufali, con le grandi corna ricurve ed il mantello sordido, sembrano animali non nostri: di tempi lontani, o per lo meno di paesi lontani. Il mare si intravvede appena, da un lato; dall'altro un groviglio di poggi — bel castello merlato, che pare guardi lo sfocio di una valle, — un groviglio di poggi, che si fa via via più alto, si perde in lontananza nei monti culminanti nel Terminio; nuvole temporalesche, dense e nere, nascondono le cime: di là, Sele e Serino sorgono, per alimentare quasi mezza Italia.

Avanti ancora; si ha appena il tempo di guardare: la piana si fa sempre più ampia, e ci allontana sempre più dal mare. Si cerca invano, là giù, ai piedi dei primi monti co-

GLI STRANI MONTI A MAMMELLONI INTORNO AL M. SIRINO.

stieri del Cilento, Pesto con i suoi templi. Vicino a noi, invece, sul Sele serpeggiante dentro le sue vecchie alluvioni, un antico ponte a più archi ci indica la via Popilia dei nostri padri romani. L'Alburno intanto ci mostra già il profilo ardito della sua parete di settentrione.

Si lascia il Sele pel Tanagro: paesaggio molle sulla nostra sinistra, dove ampie piagge dolcemente ondulate e grandi ripiani del terreno simili a terrazze si stendono fino a lambire le prime groppe di calcare; a destra invece l'Alburno drizza subito la sua mole potente, tutta di dolomia, che ricorda i monti del Cadore: la sua parete sembra sorgere dal fiume, quasi a perpendicolo; ha un gradino gigantesco, poi un secondo più alto, poi si erge dritta, minacciosa, sino alla lunga cresta quasi livellata. A Sicignano il Tanagro si è approfondita una gola selvaggia, impenetrabile, nella viva roccia: un vecchio maniero sembra guardarne lo sbocco verso valle, dove i brevi sproni dei fianchi opposti paiono sbarrare il corso del fiume. A monte, invece, il paesaggio si allarga, si fa più ampio, quasi maestoso, sempre dominato però dalla gran mole dell'Alburno.

Ecco una confluenza: il Tanagro dalla destra, il Bianco vien dalla sinistra. Son le antiche Nares Lucanae, per cui la Terra di Lucania quasi si apre a respirare l'aria che vien dalla marina.

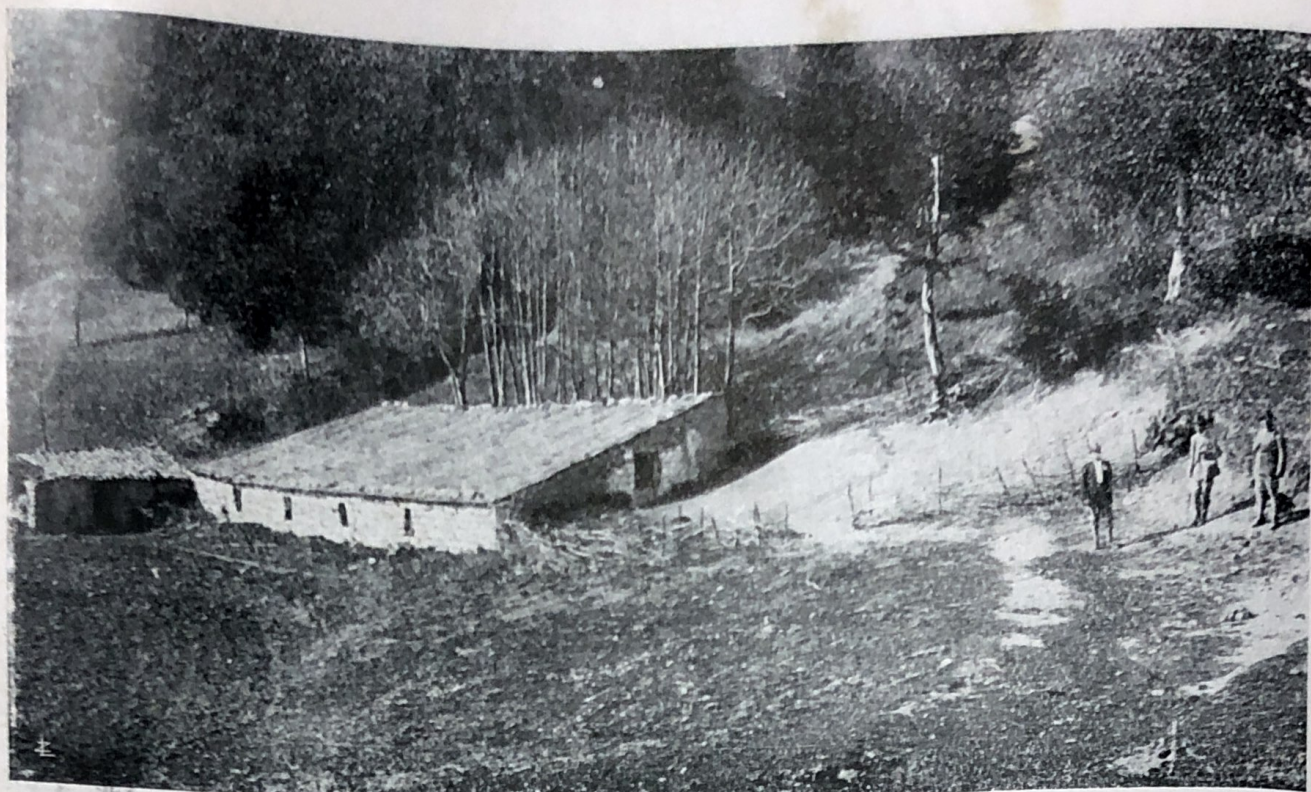
Noi seguiamo ancora il Tanagro e la sua gola sempre più profonda. Una immensa dolina si apre a mezzo il fianco nel calcare vivo e bianco: sotto, più in basso, la grotta di Pertosa — coi suoi cunicoli e i suoi ristagni — cela ancora resti degli antichi abitatori — uomini delle caverne e delle palafitte, nello stesso tempo, — che v'han lasciato i resti dei loro focolari e della loro suppellettile.

Poi, quasi d'un tratto, la gola del Tanagro pare che si spenga: il fiume non corre più di salto in salto, spumeggiante, con le sue magre acque, ma — prima che una diga lo renda docile alla volontà dell' uomo — corre calmo e tardo in un canale ben arginato. Poco dopo Polla, la cittadina che ha conservato una iscrizione commemorante la antica via Popilia, aduna sopra una breve altura, sulla destra, tutte le sue case — caratteristiche per i grandi archi terreni e le piccole logge superiori, — e l'ampia e lunga pianura del Vallo di Diano si apre dinanzi a noi, in ben strano contrasto col paesaggio

IL LAGO REMIO ED IL CIRCO GLACIALE DEL MONTE DEL PAPA (SIRINO).

tutto a forre e a gole che la valle del Tanagro aveva finora offerto alla nostra ammirazione. Non più, sulla destra, l'alta parete precipitosa dell'Alburno; ma il Cervati inalza pure la sua groppa montuosa e i suoi sproni irregolari. La gran piana livellata, tutta a colture, manda le sue acque in canali lunghi e dritti: non da per tutto, però, chè l'opera dell'uomo, pur accelerando quella della natura, non appare ancora completa: presso la estremità orientale del Vallo, acquitrini e canneti. La piccola cittadina di Padula — se mostra, nel piano, il massiccio edificio della sua vecchia Certosa, — indica nel nome quelle condizioni, ancora oggi incerte, della sua idrografia. Non lontano, invece, sopra i primi poggi intorno alla pianura, ecco Buonabitacolo, ecco Montesano, ecco Casalbuono, che il loro nome traggono dalla salubrità della loro positura in confronto dei prossimi acquitrini.

Si abbandona il bacino del Tanagro, e si penetra in quello del Noce; presso la confluenza del fiume maggiore e del torrente che scende per le gole del Chiotto, è Lagonegro: dietro si inalza subito la grande cupola del M. Sirino. Anche soltanto per arrivare fin qui valeva bene di aver abbandonato la calma solitaria e gli studi del mio bell'eremo napoletano — vivo in un vecchio chiostro, e tra gli alberi annosi del mio cortile vedo soltanto la serenità del cielo. — Valeva bene, perchè il paesaggio — lungo la costa, poi su per le valli, fra i primi monti rinserranti le pianure, — il paesaggio, continuamente vario, era un continuo insegnamento, nella sua varietà di aspetto e di carattere. Ma qui, qui è un'altra cosa: insegnamento e godimento insieme.

Che c'insegna il paesaggio, qui, tra Lagonegro e il Sirino? Ci insegna la sua storia antica, di quando monti e valli non erano anche sollevati fino alle elevazioni attuali e l'uomo non ancora ne turbava l'alta solitudine; ci insegna però anche come la umanità nostra ci viva, tutta raccolta nei grossi paesotti e nelle cittadine sul ciglio delle gole vallive e al piè dei monti, e si disperda, in parte, su per le pendici, nelle foreste e sui pascoli. Ben poco invece, tra i lontani tempi che precedettero la umanità e quelli della umanità nostra.

UNO STAZZO SUL SIRINO.

Sì, noi sappiamo che la via Popilia raggiungeva, oltre il Vallo di Diano, l'antica Nerulum; e una vecchia tradizione vuole che qui, dove son tracce di un lago poi scomparso, fosse appunto il Lago Nerulo e derivasse il nome Lagonegro. Ma è una tradizione, e forse nulla più: a calcolare le distanze lungo le tappe e i centri della romana via Popilia, Nerulum dovrebbe essere assai più lontana. Ma perchè scuotere la fede nella vecchia tradizione, e dubitare della romanità originaria — sia pure solo nel nome — della piccola città?

E sappiamo anche che qui, assai più tardi, sorse un castello e che fu dei Carafa; e che più tardi ancora, attorno al Cinquecento, la cittadina che veniva sorgendo accanto al vecchio maniero, si riscattò ed acquistò la propria indipendenza dai diritti feudali. Così ci dicono gli amici che ci accolgono con letizia cortese al nostro arrivo. Ma noi — pure non indifferenti ai resti che le età passate hanno saputo lasciare, così spesso, dietro di sè, in forme d'arte sempre suggestive anche se non sempre veramente superiori — qui siamo attratti specialmente dal paesaggio, stranamente bello, che ci circonda e ci rinserra.

Tre sono i tratti che caratterizzano il paesaggio: direi quasi i lineamenti della sua fisonomia. Vi sono a mezza altezza, fra i 700 e i 1000 metri, delle superfici ampie e morbide e dolci, pianeggianti, o dolcemente ondulate, con lieve inclinazione complessiva via via che si risalga i corsi delle acque: sono quelle superfici che i geografi chiamano mature o vecchie, attribuendo anche al paesaggio un suo ciclo vitale.

Ma queste superfici dolci e pianeggianti non appaiono continue nella loro interezza originaria: sono incise, incise profondamente, in gole anguste, selvagge, spesso impraticabili, dai corsi d'acqua. Queste gole rappresentano il secondo tratto caratteristico nel paesaggio che circonda Lagonegro. E come quelle prime superfici, pianeggianti e dolci, sono indizio di una maturità avanzata, se non addirittura di vecchiaia; così queste gole rudemente aspre e selvagge costituiscono quello che i geografi chiamano un paesaggio giovane.

Se questo secondo elemento paesistico sembra affondarsi e quasi celarsi, talora, dentro alle vecchie superfici morbide, il terzo invece se ne eleva al di sopra, e sono i veri monti. Ma sono monti, qui vicino, stranissimi.

Bisogna ricordare i pittori primitivi della arte senese, i quali hanno dipinto certi strani paesaggi, che possono forse sembrare inverosimili, ma che essi fedelmente ritrassero da quanto la natura stessa mostrava nelle prossime piagge delle «crete»: strani paesaggi, tutti a cupole, a cocuzzoli rotondeggianti, re-

IL MONTE SIRINO.

golari, uno indipendente dall'altro, che sembrano inseguirsi all'infinito. Bisogna ricordare anche certe antiche carte geografiche, nelle quali la montagna è similmente disegnata come un seguito infinito di cupolette, di monticoli, di pan di zucchero, che si ripetono in più piani, uno uguale all'altro, ma uno dall'altro indipendente. Ma questa vecchia convenzionale rappresentazione dei monti — povera risorsa di cartografi, che non avevano ancora penetrato i caratteri e gli aspetti e le fisonomie della montagna — appare completamente irreale; e le cupolette dei primitivi senesi riproducono, sì, fedelmente il vero, ma un vero che è soltanto un piccolo dettaglio nel quadro maggiore di un paesaggio non montuoso.

Qui, intorno a Lagonegro, dalle vecchie superfici pianeggianti si elevano, veramente, strane cupole regolari, dal profilo tondeggiante, dai fianchi lisci ed uniformi e arrotondati: sembrano irreali, ma non sono; e non sono neppure semplici dettagli, ma sono veri monti. Monti che si inalzano per centinaia e centinaia di metri sopra le vecchie superfici pianeggianti; monti, che sembrano artificiali, tanto sono regolari nelle loro pendici, calanti giro giro da ogni parte; monti che non si uniscono a formare alcuna catena, ma sorgono isolati, indipendenti, ora più vicini ora più lontani, ora più elevati ora più bassi, grandi mammelloni o piccole protuberanze: i quali tutti sembrano frangiare, come umili satelliti, la cupola gigantesca del Sirino, che spesso aderge la sua cima, d'oltre i duemila metri, in una specie di fastigio di nubi.

Quasi al piede di uno di questi mammelloni, il Monte Castagnareto — sopra un lembo pianeggiante delle vecchie superfici, — presso al ciglio della gola incisa dal torrente del Chiotto, sorge Lagonegro.

Proprio sul margine del dirupo, una roccia salda sporge alquanto isolata per mezzo di una lieve insellatura dalla prossima superficie pianeggiante: sul culmine della roccia l'antico castello feudale; sulle sue pendici, le più vecchie case, addossate quasi a chiedere protezione al potente signore del castello; sulla dolce pendenza della prossima spianata, il centro più moderno, attorno a una immensa piazza, ma in continuità diretta di abitato col più antico.

No, non dico che Lagonegro abbia offerto larghe sorprese e grandi premi alla nostra curiosità e alle nostre ricerche. Dell'antico castello dei Carafa resta ben poco: pochi re-

sti di mura diroccate sulla cima della roccia — qualche viuzza del vecchio borgo senza però che le casette, tutte imbiancate, ci mostrassero nemmeno la bella tinta calda acquistata dalle pietre col tempo, — qualche lembo della cinta esterna, ed un torrione circolare presso la porta principale verso il paese, ma con balconetti moderni che offendono la integrità del massiccio muro antico, e ragazze affacciate, al nostro passaggio, incuriosite e cinguettanti, là dove forse, un tempo, doveva fare la guardia qualche scolta solitaria, armata e silenziosa dinanzi al silenzio alto della montagna. Una chiesa, quasi sulla sommità della roccia: grande, ma senza alcun carattere, rabberciata in parte da vecchi muri del castello, e, per questo, asimmetrica; con tracce di vôlte e di colonne, e con tetti piani e pilastri squadrati. Sola ed unica traccia d'arte una scultura sepolcrale, di fattura semplice e primitiva.

Scendiamo giù al paese. Niente, nemmeno qui: due colonnette con capitelli forse trecenteschi reggono una piccola loggia — il seggio della Madonna del Sirino — e due rozzi leoni lì vicino, e altrove due teste umane, ornamentali, scolpite rozzamente. Ed è tutto. La facciata settecentesca di una delle tante chiese, col suo tòno caldo che rammenta la nostra bella pietra fiorentina, non ci commuove: quando si ha, molto recente, la esperienza di escursioni in Toscana, dove ogni paese, ogni chiesetta spersa nella campagna, ogni oratorio ed ogni tabernacolo, hanno tesori d'arte, si diviene facilmente esigenti. Ma per fortuna noi possediamo altre risorse; e se magari le età umane passate sembrano tradire la nostra aspettativa e le nostre ricerche curiose, vi è il paesaggio, con la sua arte grandiosa, che si rivela a noi, — sempre, per tutto, — tanto più pienamente, in quanto noi conosciamo, o presumiamo conoscere, direi quasi la tecnica con la quale le acque e i geli e i venti, artisti eterni e insuperabili, lo hanno modellato.

LAG

Ed in mezzo al paesaggio assumono aspetto d'arte — perchè sembrano uniformarsi ad esso, nella sua semplicità primitiva — anche certe manifestazioni della umanità presente, conservatesi ancora, nella montagna, semplici pur esse e primitive: che trasportate, per caso, in mezzo alla città, dove la vita moderna turbina il suo ritmo travolgente, sembrano anacronismi fuor di luogo oltre che fuor di tempo, ma qui, nella montagna, conservano tutto il loro carattere e talora tutta la loro poesia.

Possiamo soffermarci, a Lagonegro, a guardare le balconate simpatiche, in vecchio ferro battuto, che sporgono le loro balaustre panciute e i loro ghirigori di foglie e di fiora-

mi. Spesso sembrano quasi fuor di posto, applicate lì, a certe casette tutte bianche, senza alcun carattere: le potremmo forse guardare con uguale compiacenza in qualche sala di museo. Ma quello che bisogna vedere qui, in questo ambiente di montagna boscherecccia e di campagna ancora primitiva, sono le donne, che se ne vanno con le loro sottane, scure, a gran pieghe; e la camicia bianca

...ONEGRO.

sboffante solo sulle braccia tra il corpetto — che racchiude, stretto stretto, il seno così esuberante nelle giovani — e le mezze maniche gonfie tra il polso e il gomito; e la gala di trine intorno al collo — come le paesane di Cogne in Val d'Aosta — e le collane di perle di vetro d'ogni colore; poi il grande panno rettangolare, nero o marrone, bordato d'oro, che dalla testa pende sulle spalle fino alla vita, e davanti una mano tiene riunito nei due lembi sotto il mento, a incorniciare i puri tratti del viso. Vederle quando nel paese se ne vanno a due, a tre, a quattro insieme, senza guardare: strane e caratteristiche visioni monacali, come le donne turche ricoperte dal *ciarciàf;* o quando dalla campagna si avviano alle case col pesante fardello sulla testa. E bisogna vedere su, nei pascoli alti, il pastore dietro al suo gregge, con la guardia dei cani ringhiosi, e la grossa giacca di pelle, e la scure fedele sotto braccio: bella gente, forte e rude e buona nello stesso tempo. E sentire lontana la zampogna modulante melodie semplici e primitive, che si ripetono quasi all'infinito: sentirla qui, nel suo ambiente genuino, non nella città lontana, per uso ed anche per lo sfruttamento della superficialità dei forestieri.

E bisognerebbe esser qui quando, d'estate, gli abitanti del paese portano a spalla, in lunga e pia teoria di fedeli, la statua della Madonna della Neve fin sul Sirino, e poi all'inizio dell'autunno con solennità uguale la riportano al basso.

Però la montagna noi l'abbiamo goduta forse meglio e più completamente adesso. Pochi i pastori già saliti agli stazzi, le stalle in mezzo agli alti pascoli estivi. Nelle pendici più basse fumigavano, qua e là, le carbonaie, e neri montanari del mio bel Pistoiese, dalla pura lingua, erano intenti alla raccolta ed al trasporto del carbone. Ma più in su, nessuno. La faggeta d'alto fusto, coi suoi giovani germogli, causava una luce diffusa tenuemente verde, di una chiarezza cristallina, che la neve sul terreno sembrava quasi fare più tersa. Oltre la faggeta, la roccia nuda nei fianchi e nelle cime e nelle creste a solatìo, ma altrove ancora un denso e candido mantello invernale.

Che bellezza il Sirino, così: domestico e facile all'ascesa; ma là su, nei suoi circhi

estremi, nei suoi valloni, nelle sue creste e nelle sue insellature, vera alta montagna alpina! Quel lago Remio, chiuso tra la parete del monte del Papa e le ripetute cerchie delle sue vecchie morene — di quando anche il Sirino aveva i suoi ghiacciai, — sembra una gemma incastonata in mezzo al verde fresco della faggeta: una meraviglia. E su, dalle cime estreme, quale orizzonte! un mare di monti, intorno e più in basso di noi. Tutti i mammelloni, tutte le cupole dello strano paesaggio di Lagonegro, sorgevano dalle dolci superfici pianeggianti; li si vedeva tutti, a uno a uno; e il biancheggiare dei paesi sui cigli delle gole profonde. Verso sud, il Monte Coccovello alzava la sua grande groppa bianca tormentata di doline; ma alla sua destra, per un'ampia e depressa insellatura, uno scintillìo azzurro ci indicava il Tirreno. Verso oriente l'ampia piramide dell'Alpe, l'Alpe di Latrònico; ma lontano, con le cime circondate da una corona di nubi, la lunga schiena della Serra di Dolcedorme nel Pollino.

UNA DELLE CIME DEL M. SIRINO COL SANTUARIO DELLA MADONNA DELLA NEVE.

La montagna ci ha dato anche la sensazione del nuovo. Sì: perchè gli uomini che ci accompagnavano — usi a salirla solo nel pieno della estate — non ritrovavano i noti sentieri, tra il folto delle faggete, ora che la neve li ricopriva col suo mantello soffice. E noi, quindi, a cercare, ed a trovare, la buona direzione tra boschi e tra dirupi. Soli, sì, e signori nella solitudine della montagna. Così la montagna va goduta, anche in Basilicata: anche se la nostra signorìa di un giorno è divisa coi lupi. Li abbiamo visti, a pochi passi da noi, attraversare lenti e gravi, quasi guardinghi, un fondo di vallone ricoperto di neve. Terrore dei pastori nella estate: a noi sono sembrati quasi un elemento necessario nella rudezza primitiva e solitaria del monte.

Troppo breve parentesi, pur troppo, alla nostra vita cittadina, tra carte e libri. Ma almeno si è tratto qualche largo respiro per riprendere il lavoro, adesso, con maggio lena.

GIOTTO DAINELLI.

IL TORRENTE SOTTO LAGONEGRO.

Fotogr. dell'Autore e del Sen. Giuseppe De Lorenzo.

PER LE NOSTRE CITTÀ

PIÙ GRANDI E PIÙ BELLE

Il problema dell'ampliamento delle grandi città.

Suol dirsi — e in qualche caso l'asserzione può apparire paradossale — che son fortunati i popoli che non hanno storia, poichè non son legati da tradizioni che assai spesso celano preconcetti e tolgon serenità nella considerazione obbiettiva delle questioni.

Si può affermare invece — senza titubanze — che i governi liberi dalle pastoie di una storia che ne diminuisca la libertà di azione possono, se tenuti da chi abbia vigore di intelligenza e sicurezza di vedute, affrontare e avviare a soluzione problemi che altrimenti si trascinerebbero insoluti all'infinito, per l'opposizione che le coalizioni di interessi privati farebbero al bene pubblico.

Non per nulla Alessandro è passato ai posteri, tra l'altro, per aver tagliato d'un netto colpo di spada il nodo gordiano. Non tutti gli imitatori suoi sempre egualmente ricordano come quel taglio sia stato recisamente netto, e come esso non ammettesse pentimenti, nè ritorni: ma tuttavia l'esempio storico c'è e assai suggestivo in questi momenti di fervente rinascita italica.

Ben fece dunque certo il Governo attuale quando, profittando della libertà di azione che gli derivava dalle sue stesse origini, non esitava a introdurre nelle circoscrizioni amministrative del nostro paese quelle modificazioni che erano consigliate dalle mutate necessità dei tempi. Non era possibile che le trasformazioni avvenute nei secoli nella vita civile ed economica del popolo non dovessero trovar ripercussione nella limitazione delle ripartizioni provinciali e comunali. Lo sviluppo delle comunicazioni ferroviarie soprattutto ha oggi creato tra i vari Enti amministrativi rapporti spesse volte assai diversi da quelli di un tempo, mentre d'altro canto lo sviluppo di talune città ha alterati i rapporti tra le città stesse ed i villaggi che le circondano. Un'opera di rinnovamento si imponeva, anche se gli interessi particolari di taluni potevano essere turbati, poichè l'interesse generale se ne doveva assai giovare subito, e più ancora in avvenire. Politica lungimirante dunque, degna di chi vuole veramente la grandezza d'Italia.

Fra i procedimenti adottati recentemente dal Governo con tale intendimento sta certamente in prima linea l'aggregazione a Milano di undici comuni limitrofi a questa città, e che, a quanto si annuncia, sarà seguita da provvedimenti analoghi per altre grandi città italiane.

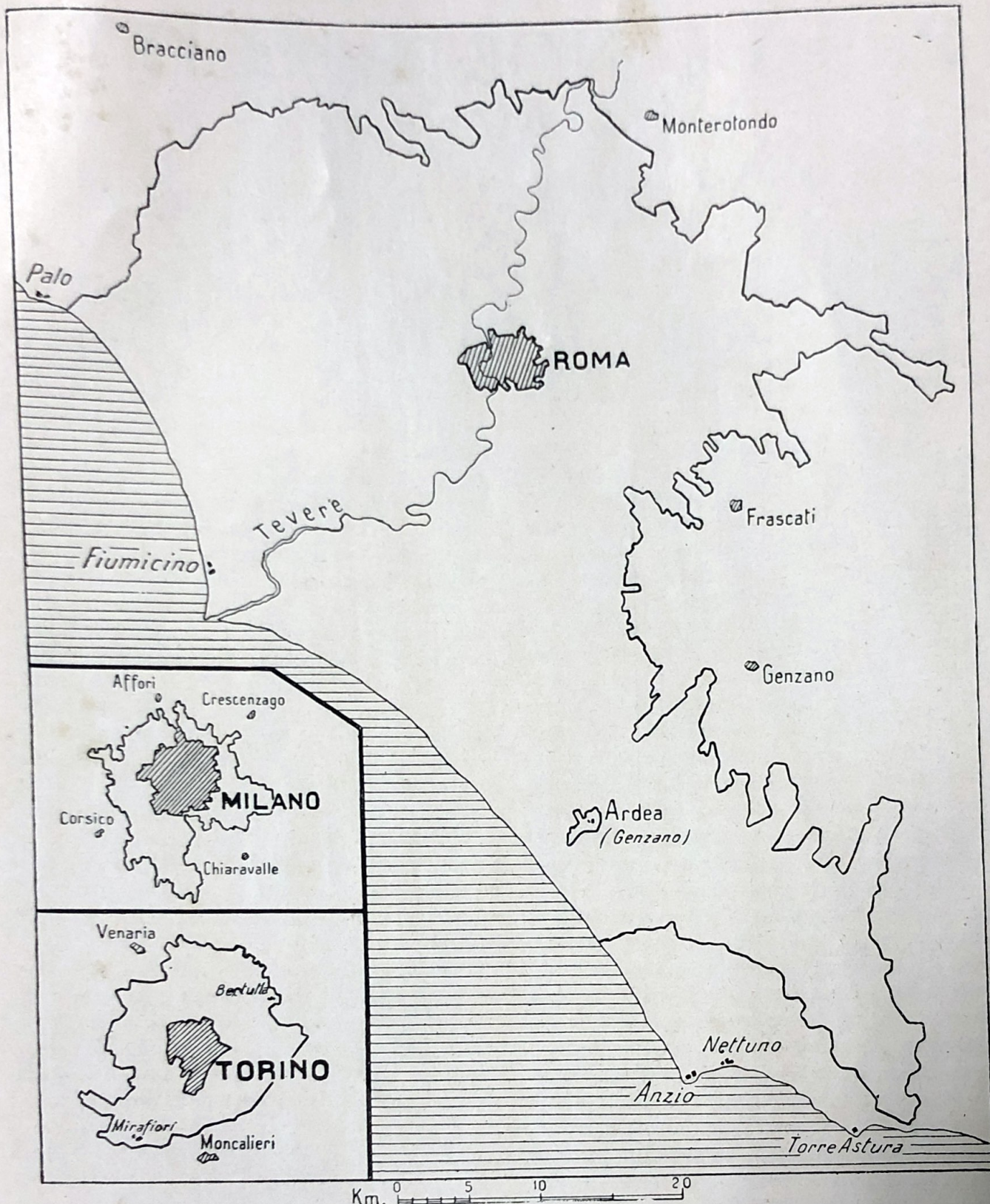
I problemi che si riconnettono a questo avvenimento e oggi vengono sollevati in tutta la loro imponente grandiosità non hanno dunque limitata importanza locale, ma investono interessi di carattere generale che mi sembra giusto mettere in evidenza, almeno sommariamente, in queste colonne, dove tanto e tanto bene si battaglia per la conservazione di quell'inestimabile patrimonio nazionale che è costituito dalle caratteristiche del nostro Paese, dalle bellezze di esso che si vogliono conservate, valorizzate, accresciute.

Illazioni da quanto saremo per dire su questo primo caso speciale saranno facili al lettore. V'hanno concetti che sembrano ovvii sol che vengano enunciati: occorre solo richiamare su di essi l'attenzione pubblica per ottenere che se ne tenga conto.

È dunque una esposizione piacevole quella che qui vogliamo fare, anche se non sempre avrà sapore di novità; piacevole, in ispecie perchè da essa non è vano sperare qualche frutto.

La gravità del problema.

Il problema dell'ampliamento delle grandi città è oggi tale da far tremare vene e polsi a coloro che devono affrontarlo.

Basta considerare qual multiforme complesso di pubblici servizi, quale groviglio di interessi economici e politici, quale intreccio di necessità diverse estetiche, igieniche, storiche con esso si connetta per comprendere l'enorme difficoltà del problema. Problema che si presenta con diversi elementi nei diversi casi e pel quale pertanto l'esperienza altrui ha solo valore limitato e può

COMPARAZIONE DELLA SUPERFICIE DI TRE GRANDI COMUNI ITALIANI.
Dall'immenso territorio del municipio di Roma a quello non vastissimo ma assai bene equilibrato di Torino si scende agli angusti confini entro i quali Milano era stretta prima dei recenti decreti di estensione dell'area comunale; con il nuovo perimetro (vedi a pag. 1313) il nucleo abitato non sarà più soffocato dalla vicinanza del confine municipale.

esser tenuta in conto solo con profondo acume e prudente discernimento.

Ove si pensi poi che la soluzione che si adotta deve per sua natura esser tale da non potersi mutare, almeno nelle linee generali, col mutarsi degli uomini, coll'avvicendarsi dei partiti che tengono il potere, ma tuttavia esser suscettibile di quelle varianti che possono essere rese necessarie dall'umano progresso, come avvento di nuovi e diversi

mezzi di comunicazione o radicali mutamenti del tenore di vita della popolazione, si comprende con quale peritanza si deva accingersi alla soluzione di simili problemi. Si lavora qui pei secoli e si determina, spesso in modo irreparabile, il destino avvenire delle città.

Non snaturare le nostre città con pedisseque imitazioni dall'estero.

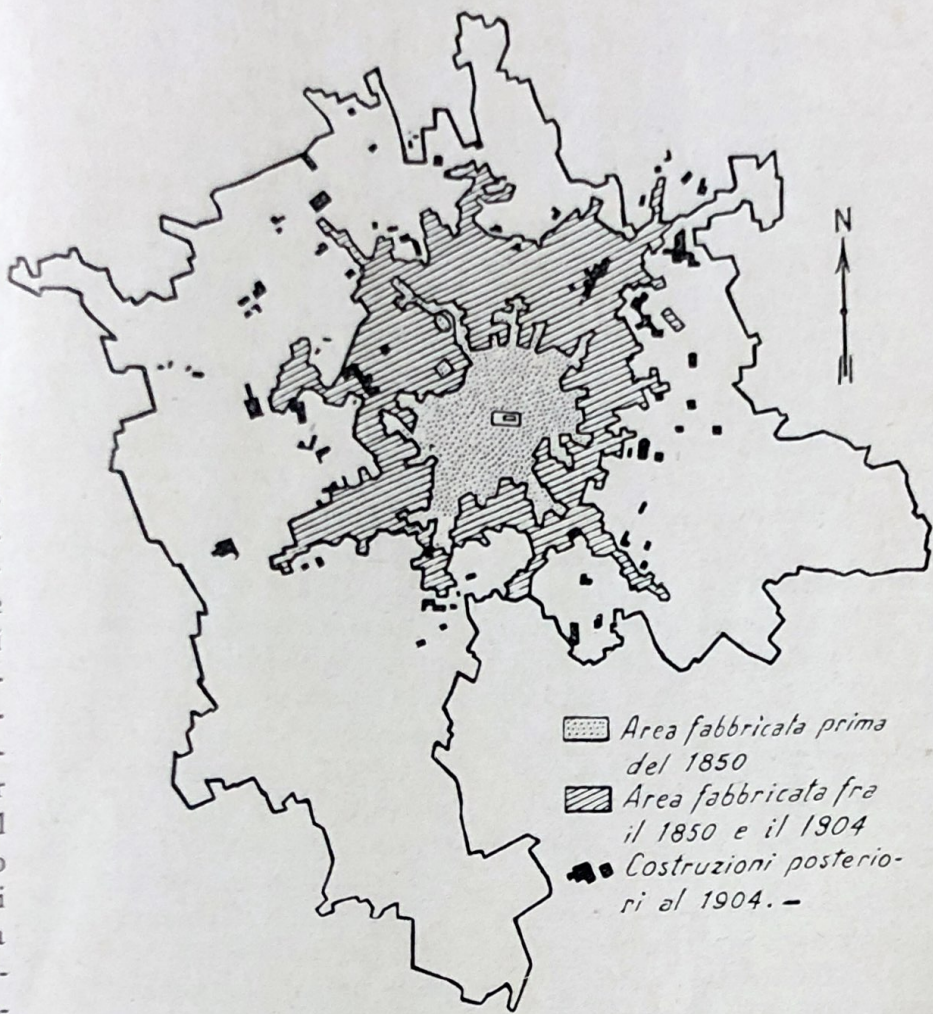
Ho detto sopra che la esperienza altrui ha nella soluzione di questi problemi valore limitato. Non vorrei esser frainteso nel senso che io consigliassi senz'altro la empirica soluzione di così importanti questioni, indipendentemente dagli studi da altri compiuti in analoghi casi.

No: io penso che la conoscenza di quanto altrove fu fatto in argomento deve essere la più vasta possibile. Quanto più estesa essa sia, quanti più casi ricorderemo, essi ci potranno suggerire i vantaggi o gli svantaggi già dimostrati dalla realtà per l'una o per l'altra soluzione. Ma questa conoscenza non deve disgiungersi — in questo, come del resto in tutti i grandi problemi tecnici — da quell'acuto senso critico che ci deve far distinguere il più possibile per qual ragione una determinata soluzione sia riuscita ottima per cause locali, fin dove essa continui ad esser ottima applicata altrove.

Non empirismo dunque, ma neppure pedissequa adozione, e peggio copiatura di quanto altrove fu fatto. Anche qui, seguendo il concetto leonardesco, esperienza e azione devono lavorare di conserva alla ricerca della soluzione più adatta.

Noi vogliamo nuove grandi città, noi vogliamo una Milano più vasta, meglio proporzionata all'impulso vigoroso delle sue industrie e dei suoi traffici, e la vogliamo anche più bella e più attraente di quel che oggi non sia. E poi vogliamo soprattutto conservare alle nostre città quel loro carattere particolare, quell'incognito indistinto che ne costituisce la inconscia poesia e che alle città cui natura fu meno prodiga delle sue bellezze dà quel fascino che lega l'uomo più umile al *suo* luogo.

N

Area fabbricata prima del 1850
Area fabbricata fra il 1850 e il 1904
Costruzioni posteriori al 1904.

I SUCCESSIVI AMPLIAMENTI DI MILANO.

Non vogliamo che Milano, pure grande e fulgida, come essa dovrà essere pei nostri figli, non sia più Milano: per la stessa ragione per cui Parigi, Vienna, Londra, pure assurgendo al destino loro di metropoli mondiali hanno conservato dell'antico quel tanto che ne costituisce l'anima indistruttibile. Anche là sono sorte le case pretenziosamente fastose, anche là i quartieri popolari monotoni e uggiosi, anche là gli stabilimenti industriali hanno invaso la campagna, ma tuttavia qualcosa è rimasto che dà un carattere a quelle città.

È rimasto qualcosa, troppo poco, forse. E ben vorremmo fosse possibile meglio tutelare l'anima di Milano da quel che là non sia avvenuto. Ma là abbiamo un esempio

modesto di quello che noi desidereremmo più ampiamente attuato in questo momento di sviluppo della città ambrosiana. Ecco in qual misura l'esperienza d'altri ci può e ci deve giovare.

Rispettare i ruderi della città antica.

Per esempio, nel territorio che ora andrà a formare la più grande Milano non mancano bellezze caratteristiche che sarebbe male distruggere e che lo studio amoroso del nuovo piano di ampliamento della città dovrebbe mettere in evidenza perchè milanesi e non milanesi ricordino e ammirino l'arte lombarda di altri tempi.

Sono i ruderi non ingloriosi del passato che l'invadente modernità vorrebbe cancellare ogni giorno, gli abituri superstiti ancora, che ancora si adornano di vaghe decorazioni in terracotta, di bifore quattrocentesche, di graziose corniciature, sono i cascinali che ancor conservano nella nuova umile destinazione le vestigia di quelle ricche abitazioni villerecce di cui i patrizi lombardi si compiacquero negli scorsi secoli, quando i ritrovi internazionali di Saint-Moritz e di Zermatt erano ancora fuor di moda, e la pianura lombarda aveva numerosi ammiratori e laudatori.

La vecchia Milano che paurosa scorge le squadre degli ingegneri avvicinarsi e tracciar strade, scavar fondamenta, edificar caserme per la città moderna insaziabile ed insaziata, parla di qui con voce affettuosa e commovente agli ignari, perchè considerino qual tesoro d'arte essi disperdano, quante memorie distruggano.

Il nome di Milano non deve evocare più soltanto la visione di officine pulsanti nella febbre del lavoro, e di camini fumiganti sulla bassa pianura lombarda: oggi non solo il forastiero, se pur s'arresta qualche ora nella capitale insubre, disdegna di voler conoscere altro che la celebre cattedrale, o il Castello sforzesco, o la Cena leonardesca, o Brera collo Sposalizio di Raffaello, ma altresì il milanese, sempre più assorto nella visione della città moderna e nel desiderio di affrettarne il destino di grandezza, poco si cura delle piccole bellezze di cui s'adorna ogni cantuccio della vecchia città, delle bellezze disseminate a piene mani in quel suburbio che scompare dinanzi all'invasione della città nuova, e che parlano al cuore dell'artista un linguaggio meno prepotente, è vero, delle opere d'arte ufficialmente riconosciute nelle guide in voga, ma per compenso più caro e più intimo per chi la dolce voce delle memorie sa intender con intelletto d'amore.

Sono muraglie di mattoni che i secoli e le brume hanno colorito possentemente, muraglie sulle quali ancora civetta qualche finestruola ornata di vaghe terrecotte, sono antiche ferriate, sono profili di cappe di quei grandi camini patriarcali che raccoglievano intorno a sè intere famiglie: sono scarpate e barbacani che dànno agli edifici un aspetto rude di fortilizi: e poi tetti caratteristici, con comignoli curiosi, poi ballatoi rustici, poi colonnine, poi cento e cento altre belle umili cose che nel loro assieme creano la poesia del luogo.

Vorremo che tutto ciò scompaia soffocato, ingoiato dalla nuova città prepotente? No certo. Questi ruderi, liberati da quante deturpazioni i secoli hanno intorno ad essi adunato, devono essere assolutamente rispettati nel tracciare la nuova città. Devono esser messi in evidenza sistemando opportunamente le loro adiacenze, perchè l'attenzione dei cittadini della più grande Milano venga su di essi, meglio di quel che oggi non accada, opportunamente attratta.

Di qui si sprigionerà la poesia, il fascino della nuova Milano, se vorremo che la vecchia anima ambrosiana pulsi ancora nella metropoli superba di domani.

Prevedere i bisogni avvenire.

Ciò non deve tuttavia indurre in una visione troppo angusta di quelli che saranno i bisogni della città avvenire. I piani di ingrandimento devono studiarsi prevedendo lo sviluppo della città in un tempo relativamente lungo. New-York studia il piano di ampliamento della città per un periodo di cinquant'anni e cerca di vincolare un poco la città d'oggi per lasciar le mani più libere ai posteri, quando la città avrà raggiunto 35 milioni di abitanti. Tokio studiava il piano di ampliamento tenendo conto di una popolazione futura di 9 milioni di abitanti. E si noti che piano di ampliamento di una città nel senso corretto, non significa, come parrebbe alcuno ritenesse, semplicemente tracciare una rete di strade in prolungamento e

in coordinamento a quelle esistenti, per soddisfare i prevedibili bisogni del traffico; ma invece vuol dire determinare fin d'ora, almeno nelle grandi linee, l'ubicazione di pubblici edifici, la sistemazione dei servizi urbani, la determinazione delle zone a giardino, di tutto quanto insomma, organicamente coordinato, dovrà creare la vita della futura città. È vero che l'avvenire potrà prepararci la sorpresa di nuovi e diversi mezzi di locomozione, di nuovi e diversi modi di vita. Ma è vero altresì che non è impossibile informare il piano di ampliamento a concetti di larghezza e di elasticità tali che ne risulti ostacolato il progetto della città nella minor misura possibile. Certamente il non preveder nulla determina difficoltà ben maggiori che non il prevedere nei limiti del possibile.

LA MILANO ATTUALE E GLI UNDICI COMUNI CHE CON ESSA FORMERANNO LA PIÙ GRANDE MILANO.

Non bisogna dunque considerare solo le necessità del momento. Per usare un paragone volgare: allorchè un ragazzo cresce rapidamente gli si fanno i pantaloni molto lunghi. Così occorre prevedere il movimento intenso e colossale delle città di domani: e, poichè esso avrà inevitabilmente una base nelle condizioni attuali, si deve ben considerare l'attuale distribuzione del traffico, e la natura di esso, per agevolare o correggere coll'arte quanto già si viene spontaneamente effettuando. Si tratta di incanalare un movimento che disordinato finirebbe coll'ostacolare sè stesso.

Osserviamo infatti quale sia il processo di formazione delle grandi agglomerazioni urbane. Soprattutto esse vengono a costituirsi là dove numerosi convergono i mezzi di comunicazione. Anche le industrie, molte delle quali risiederebbero molto meglio nelle campagne, all'aperto, con molto spazio, scaglionate lungo il corso dei fiumi e dei canali, o sulle rive dei mari, tendono invece ad installarsi ed a soffocarsi alle porte delle grandi città, essenzialmente per poter fruire dei considerevoli mezzi di comunicazione, soprattutto ferroviari, che vi si accentrano.

Si formano così attorno ad esse delle escrescenze mostruose, dei sottocentri industriali, dei sobborghi enormi; poco alla volta sorge come un grappolo di città appiccicate le une alle altre come acini d'uva; sinchè, spezzate le barriere che le separano ed allargate le cinte daziarie, i grandi sobborghi periferici sono assorbiti, si fondono col resto; si forma così una città sola per poi ricominciare da capo nello spazio di poche diecine d'anni lo stesso processo di successivo assorbimento. Così sono sorte Londra, New York, Parigi, Chicago, ed altre minori. Così oggi si va formando la più grande Milano.

È l'attrazione del nucleo urbano che si esercita su tutto il territorio circostante e sui nuclei minori in esso disseminati. È la tendenza centripeta che si verifica naturalmente in tutte le agglomerazioni urbane in cui i servizi pubblici, i pubblici edifici sono inesorabilmente costretti nel nucleo interno della città, anche quando sarebbe possibile provvedere altrimenti. Aggiungo che questa

tendenza centripeta si accentua vieppiù quando il nucleo principale progredisce molto rapidamente in confronto dei nuclei minori, talchè i nuclei minori devono continuamente riflettere la loro vita dalla vita del nucleo centrale ancor prima di esservi organicamente aggregati.

ESEMPIO DI PIANO REGOLATORE REGIONALE. COPENHAGEN E LE COMUNITÀ SATELLITI.

Nel caso di Milano fortunatamente l'aggregazione dei nuclei minori avviene ancora in tempo perchè si possa evitare l'accentramento eccessivo. Ciascuno dei nuclei secondari progrediva con sufficiente autonomia anche se non era del tutto indipendente dalla vicina metropoli.

D'altra parte chi potrebbe pensare che città di oltre un milione d'abitanti devano ancora concepirsi secondo i criteri che presiedevano alla formazione delle vecchie città di poche diecine di migliaia di abitanti? Allora era naturale che all'ombra del castello del signore, o della chiesa, a seconda dei casi, sorgessero tutti quei pochi edifici che bastavano alla vita civile d'un tempo. Oggi i servizi e quindi gli edifici si sono moltiplicati, le comunicazioni, i traffici sono più intensi: e, anche nel caso di Milano, certo un nucleo centrale sorto per bastare ai bisogni di una città di trecentomila abitanti, già oggi male soddisferebbe la nuova metropoli che ne avrebbe un milione all'incirca.

Lo stesso dicasi di ogni altro servizio urbano: cito per tutti la stazione ferroviaria che se dovesse da sola bastare alle necessità della nuova Milano sarebbe già oggi insufficiente più di quel che l'attuale non sia per la Milano d'oggi.

L'avvedutezza degli edili e degli amministratori milanesi dovrà dunque prevedere e provvedere. Ma non già illudersi di provvedere con artifici amministrativi, limitandosi a segnar circoscrizioni le quali poco servono se non hanno riscontro in materiali disposizioni sul territorio effettivo: ma cercando di disciplinare al più presto la distribuzione di pubblici servizi e la fabbricazione, e determinando la rete delle strade principali che devono collegare tra loro i nuclei abitati esistenti e quelli di cui si andrà agevolando la formazione.

Predisporre le strade di grande comunicazione.

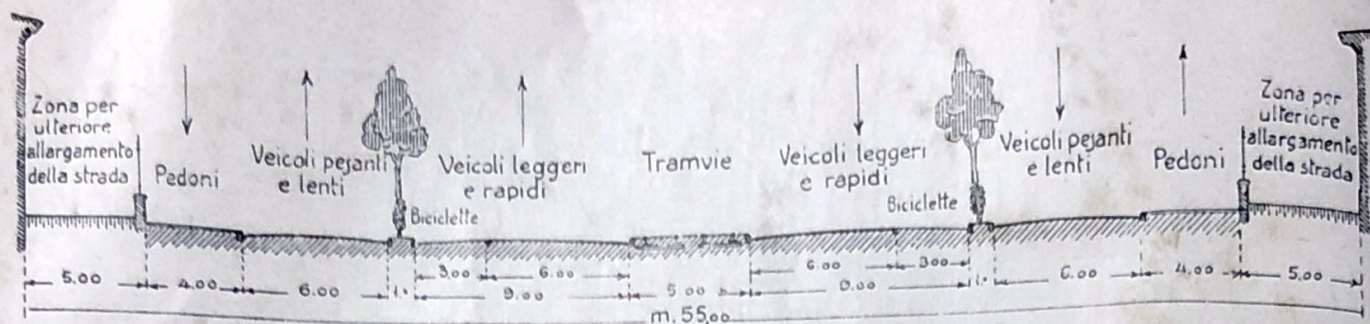
Esistono già diverse agglomerazioni abitate di cui si dovrà tenere il massimo conto, sia per svilupparle secondo le direttive già in esse apparenti, sia per creare in stretta adiacenza con esse i nuovi centri che dovessero sostituire quelli riconosciuti insufficienti. Questi centri dei nuclei locali dovrebbero studiarsi con tanta larghezza che potessero esercitare sulla zona di territorio circostante tale attrazione da alleggerire il traffico verso il grande nucleo della città principale.

Poichè però taluni servizi inevitabilmente per la loro natura mal soffrono la suddivisio-

ESEMPIO DI PIANO REGOLATORE REGIONALE.
Si vede quale estensione abbracci il piano di una città in previsione del futuro sviluppo dei servizi.

ne a seconda delle diverse località, e poichè dove essi sorgono si crea inevitabilmente un nucleo di abitazioni, si dovrà studiare l'ubicazione di questi in modo non solo che il loro esercizio possa risultare rispondente allo scopo, ma altresì che il nuovo nucleo urbano che attorno ad essi sorgerà si coordini bene, o almeno non ostacoli lo sviluppo degli altri nuclei esistenti.

Influenza capitale nel determinare la essenza della città avvenire e nello svilupparne i diversi nuclei abitati hanno le linee di comunicazione.

Per quanto riguarda le ferrovie è certamente utile che rapide e frequenti comunicazioni locali, quali può fornirle una linea metropolitana, non importa se aerea o sotterranea, si dipartano dalle stazioni delle linee di grande comunicazione, le colleghino tra di loro, e coi nuclei secondari della città.

Schema tipico di una strada di grande comunicazione che deve essere tenuto presente nei piani regolatori dell'ampliamento di una metropoli. Strade di questa natura sono già state adottate in molte città estere.

L'esperienza delle metropoli dell'estero è a questo riguardo assai istruttiva e dà una delle ragioni più evidenti dell'opportunità delle ferrovie urbane e delle caratteristiche del loro traffico in confronto di quello delle tranvie ordinarie.

Ma anche le strade, in ispecie oggidì, dopo che i veicoli meccanici hanno radicalmente mutato le condizioni della circolazione, devono prevedersi con particolare accorgimento.

Si è già imposto altrove, e si dovrà imporre anche nello studio dei piani di ampliamento delle nostre città una differenziazione dei tipi di strade a seconda che esse devano servire alle comunicazioni principali tra i vari centri della città, o semplicemente a disimpegno delle case di abitazione. In realtà, in un progetto di questa specie è necessario, e probabilmente è anche opportu[illegible] ve venga studiata e definita esclusivamente la rete delle comunicazioni di tra[illegible]ntenso, delle quali deva essere arbitro esclusivo il comune, mentre sulle strade di disimpegno comprese nelle maglie di quella rete dovrebbe lasciarsi una relativa libertà all'iniziativa dei privati, ferma sempre nell'autorità comunale la facoltà di coordinare queste iniziative a quelli che possono essere gli interessi generali.

E questa rete di grandi comunicazioni dovrebbe prevedere lo studio di strade di notevole ampiezza e l'allacciamento delle strade secondarie laterali per una zona di circa un chilometro su ogni lato delle strade stesse. Queste strade dovrebbero idearsi sin da ora ispirandosi a quei criteri che meglio agevolino la buona circolazione dei veicoli e quindi il migliore rendimento della larghezza stradale.

Avanti tutto si dovrà curare la differenziazione del traffico secondo la diversa natura di esso. Al centro della strada due linee tramviarie — o quattro, dove si vuol prevedere anche una linea metropolitana —: poi su ciascun lato della strada successivamente una zona pei veicoli rapidi, una zona per le biciclette, una zona pei veico[illegible] lenti, un vasto marciapiedi. Le varie zo[illegible] siano alternate opportunamente con fil[illegible] di piante, con marciapiedi salvagente, che le individuino e le sepa[illegible] da[illegible] altre: la pavimentazi[illegible] [illegible]conda dell'uso a cui la zona [illegible] così, ad esempio, le tramvie pot[illegible] correre fra tappeti erbosi che evitano tra l'altro l'eccessivo sollevarsi della polvere; la zona dei veicoli veloci avrà un pavimento liscio e resistente, preferibilmente in asfalto compresso: la zona pei ciclisti potrà essere catramata superficialmente: quella dei veicoli pesanti potrà pavimentarsi in grosse lastre di pietra.

E perchè non si creda che si tratti di un sogno, avvertirò che strade di questa natura sono già state adottate in molte città estere e che il vantaggio ne risultò grande, perchè gli stessi conducenti di veicoli finiscono a trovar interesse a servirsi della zona a loro destinata, dove la circolazione riesce più agevole, sia per la natura della pavimentazione, sia perchè, essendo la velocità dei veicoli stessi omogenea in ogni zona, cessa la necessità di sorpassare i veicoli più lenti, e si ha sempre innanzi a sè la via libera.

Che se ad alcuno sembrasse che tale tipo di strada porti a spese per ora eccessive, osserveremo che la spesa riuscirà presto compensata dalla maggiore regolarità dei traffici: e che in ogni modo non è necessario dare subito alle strade la [illegible]a che dovranno avere in definitivo, [illegible] creare un vincolo di non fabbricar[illegible] e di tener a giardino una zona limitrofa alla strada fin tanto che non torni necessario incorporarla alla sede stradale.

Anche questo p[illegible]cedimento ha per sè una larga esperienza e si è dimostrato assai vantaggioso.

Disciplinare la fabbricazione.

La formazione della rete principale delle strade si collega ad un altro argomento che deve essere tenuto in conto già nel primo studio di un piano di ampliamento.

La fabbricazione delle case non deve avvenire disordinatamente, ma seguire un concetto organico.

Oggidì dall'estremo della città il comune spinge prepotente i suoi tentacoli sulla campagna verde. Sulle cascine si avventano le nuove strade: si demoliscono i bastioni e si sterrano i cimiteri per formare nuove sedi tranviarie: s[illegible]ostruiscono canali di fognatura devian[illegible] e coprendo i numerosi canali che intersecano la vasta pianura. Qualche caseggiato vecch[illegible]basso resiste ancora, ma già i bara[illegible]anzano, si costruiscono le prime [illegible] due strade avanzano biancheggianti, [illegible]ncontranc e soffocano tutta l'area che tra esse intercede urbanizzandola.

E le case sorgono presso le case colla sola norma del capriccio dei singoli proprietarii. Il comune non mette alcun limite al potere dei singoli nell'interesse dell'estetica: esso considera le case quasi esclusivamente come proprietà private e poco si preoccupa del fatto ch'esse vadano a formare quel quadro urbano che tutti devono vedere, anche se non lo vogliano. Purchè l'edificio non superi una determinata altezza, purchè si conformi all'allineamento stradale, purchè per sè stesso non sia indecente, esso può costruirsi così come lo voglia il proprietario del terreno.

E allora chi ama la palazzina isolata in un verde giardino si trova oppresso dalla vicinanza d'un casermone a sei piani, chi fabbrica lontano dalla linea della strada, perchè tra la sua casa e la strada ama interporre una zona verde, si trova chiuso tra i muri nudi delle case finitime, i proprietari delle quali sono stati invece di opposto parere. I singoli soddisfano i loro appetiti, ma sono danneggiati dagli appetiti[illegible]dei vicini: e il quadro urbano risulta ca[illegible] antiestetico, anche quando i singoli edi[illegible] siano pregevoli.

Per questa ragione deve andar di pari passo collo studio del piano di ampliamento, ed anzi formarne parte integrante, un piano che determini preventivamente quali zone siano destinate alle palazzine signorili tra giardini, alle casette economiche isolate, alle casette in filari, alle grandi case, ed infine agli stabilimenti industriali.

Poichè la forma e le dimensioni degli isolati, la natura e l'importanza dei pubblici servizi variano a seconda del tipo della fabbricazione, deriva dalla determinazione di queste zone un vantaggio generale sia al comune, sia ai privati in quanto è più facile a questo andar incontro ai bisogni di quelli.

⁂

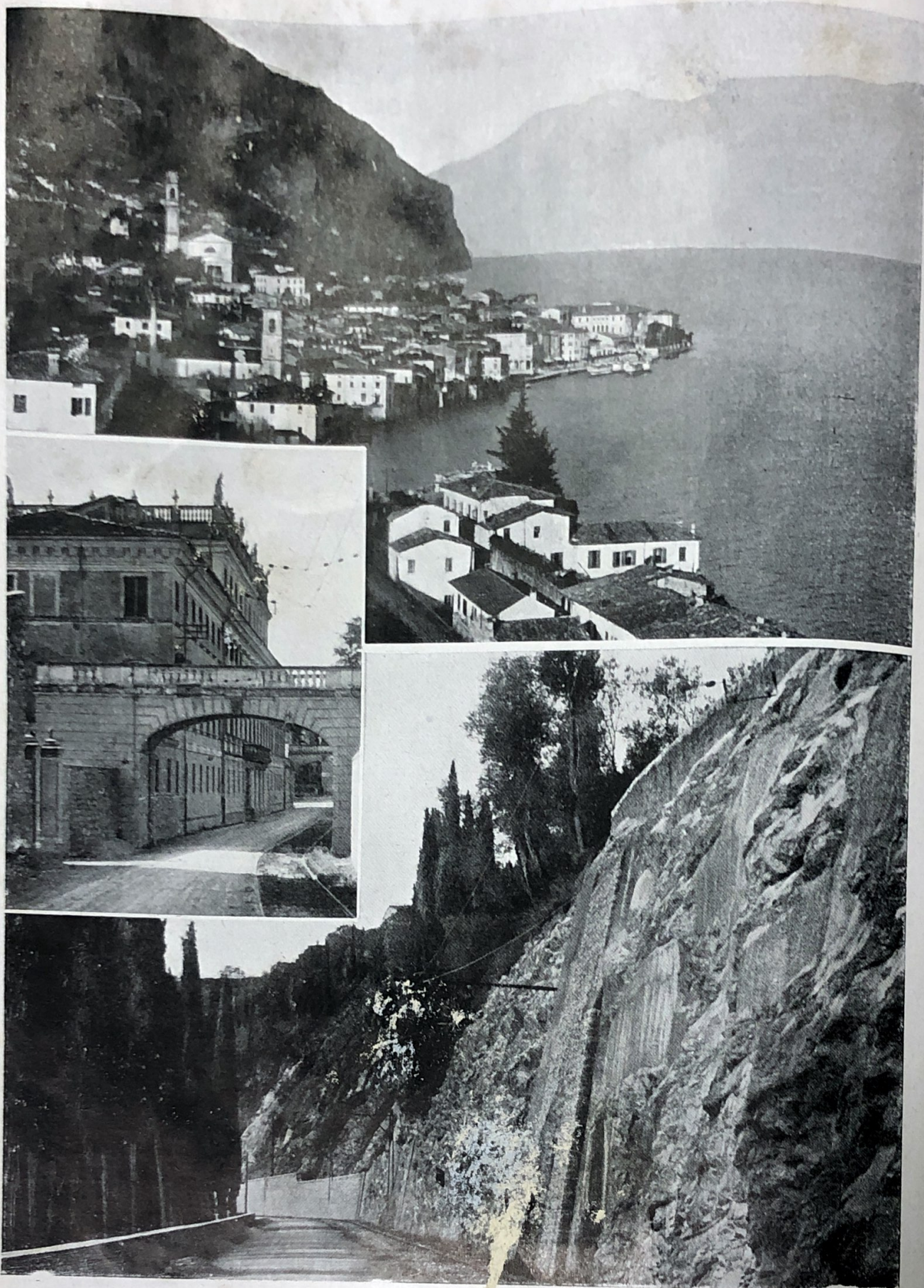
La meditazione serena di quanto altrove fu fatto può dare l'audacia necessaria per battere vie nuove, anche se esse urtino interessi particolari, che non sempre collimano coll'interesse generale.

Non v'ha dubbio ad esempio che un comune dovrebbe prima di procedere nello studio del piano di ampliamento assicurarsi la proprietà di vaste superfici di terreni, sulle quali potrebbe mettere tutti i vincoli necessari a sviluppare il piano secondo le proprie direttive e a far procedere la fabbricazione secondo i criteri ch'esso desidera prevalgano.

Il maggior valore che a queste aree deriverebbe dalla formazione delle strade e dai servizi pubblici, dalla creazione dei nuovi mezzi di trasporto, compenserebbe i comuni delle spe[illegible] incontrate per render fabbricabili aree di [illegible]arso valore, perchè destinate a scopi agri[illegible] così ancora una volta la estetica delle città si accorderebbe coi vantaggi economici che loro ne deriverebbero.

Sarebbe allora possibile determinare con precisione, come sopra si è detto, le zone a verde, i parchi, i giardini, i luoghi destinati a mercati, ad ospedali, a stazioni ferroviarie; e nello stesso tempo si potrebbe avvantaggiarsi del maggior valore che verrebbero ad assumere le zone circostanti a questi pubblici impianti in confronto delle altre. Se la legislazione attuale non è sufficiente a dare ai comuni la possibilità di una politica edilizia lungimirante, come potè essere quella delle maggiori città estere, occorre promuovere nuovi provvedimenti.

Se il Governo ha visto nell'ampliamento territoriale dei maggiori comuni un grande interesse nazionale è ben giusto che provveda a che l'iniziativa possa raggiungere tutta l'efficacia di cui è capace, mediante i mezzi altrove utilmente impiegati.

CESARE ALBERTINI.

IL NUOVO TRONCO DELLA TRANVIA DEL GARDA. — La tranvia che da Brescia per Salò e Gardone raggiungeva Toscolano è stata prolungata per Bogliaco fino a Gargnano. La magnifica linea segue la sponda del lago; la vista spazia verso l'alta parete del Monte Baldo, e l'ampia distesa delle acque che si stendono a perdita d'occhio fin verso i lontani colli di S. Martino e Solferino. *(fot. Alici)*

Pubblichiamo alcune interessanti vedute del nuovo tronco della tranvia. *In alto:* l'incantevole insenatura di Gargnano, ora testa di linea della tranvia. *Al centro:* la fronte verso monte del monumentale Palazzo Bettoni a Bogliaco. *In basso:* un interessante, ardito tratto della strada fra Toscolano e Gargnano, nella località Casetta.

NEL BREVE RIPIANO DI UNA ESIGUA CONCA ATTORNIATA DA FECONDI VIGNETI, SORGE LA MONUMENTALE CHIESA DI N. S. DI VEZZOLANO. IN ALTO, ALBUGNANO, PARE LANCIATO LASSÙ A GODERE PIÙ SPAZIO, PIÙ SOLE, PIÙ CIELO.

L'ABBAZIA DI N. S. DI VEZZOLANO

L'amore è tanto più fervente,
quanto la cognizione è più certa.
LEONARDO.

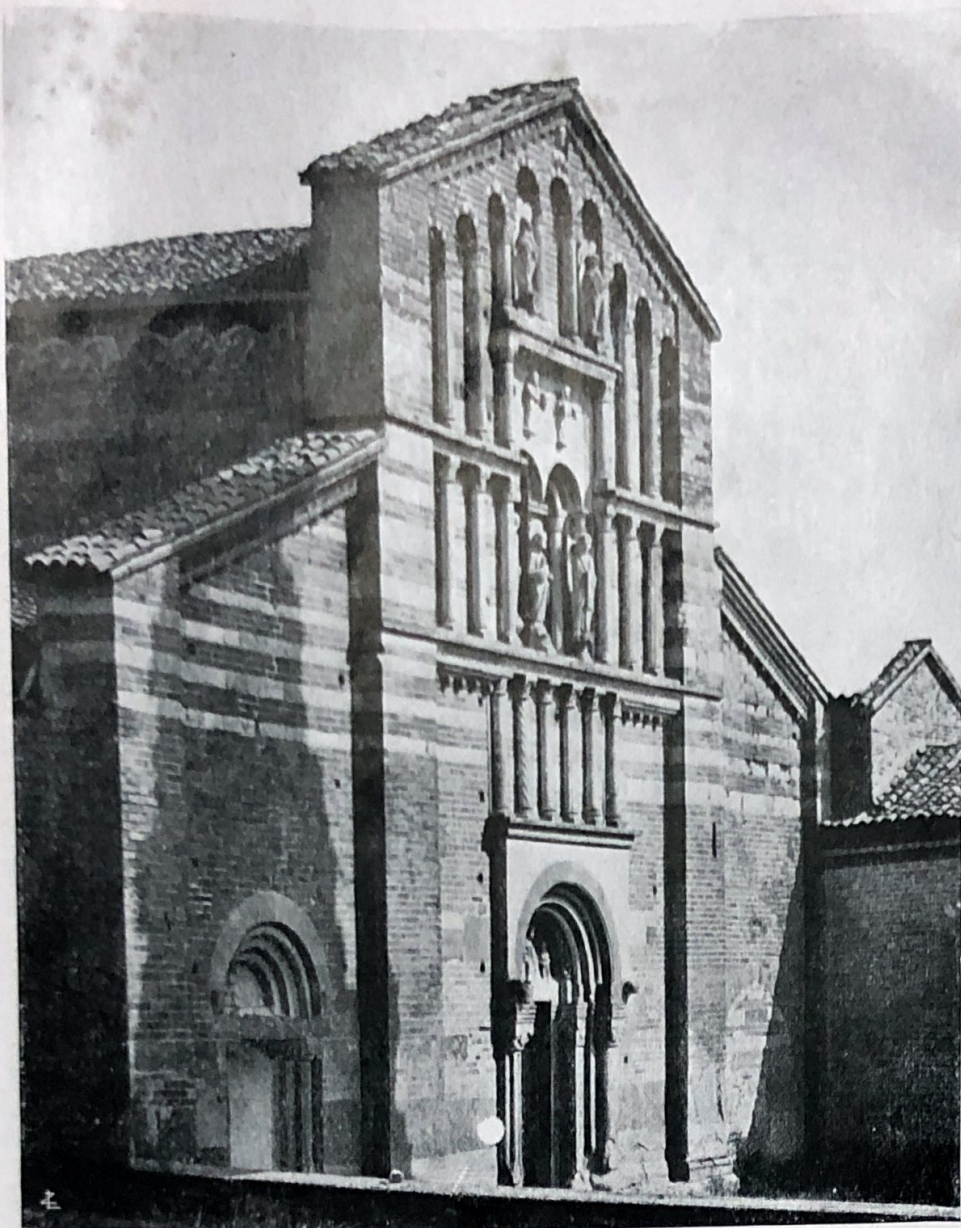
A circa 17 chilometri da Chieri, ai piedi di uno dei più alti colli del Monferrato sorge, nel breve ripiano di una esigua conca, la monumentale chiesa di Nostra Signora di Vezzolano.

Questo Santuario, che durante il medioevo fu uno dei più considerati del Piemonte, pur essendo tuttora dal punto di vista artistico uno dei principali monumenti di questa regione, è dalla massima parte degli italiani ignorato.

LE VIE DI ACCESSO ALL'ABBAZIA DI VEZZOLANO NEL MONFERRATO.

Forse l'essere fuori dalle vie battute dal turismo e forse anche la malagevole strada che ad esso conduce, non ne hanno favorito la conoscenza; come pure il fatto che non vi siano sacerdoti che celebrino abitualmente divini uffici, ha ridotto al minimo il concorso dei fedeli.

Chi però sentì decantare la preziosità artistica di Vezzolano, ha vivo il desiderio di visitare il pio luogo e non può avvicinarlo senza quel senso di curiosità e riverenza che prende quando si inizia la visita di qualche monumento sorto in epoche lontane.

I colli intorno a Vezzolano digradando ver-

LA FACCIATA, DI PURO STILE LOMBARDO, È A TRE NAVATE, DELLE QUALI LA CENTRALE, PIÙ ALTA E RALLEGRATA DA TRE ORDINI DI GALLERIE CIECHE, RICHIAMA LA MAGGIOR ATTENZIONE.

so il Po e le Dore, si addolciscono nel bel piano nel quale posa la « regal Torino ». Sulla cima del colle che direttamente domina la maestosa Abbazia, l'allegro paesetto di Albugnano schiera le sue ville e le sue case; pare lanciato lassù a godere più spazio, più luce, più sole.

L'Abbazia invece, posta 150 metri più in basso, sembra accoccolarsi all'ombra d'esso, come in cerca di protezione e rifugio. Il luogo tutto intorno ricco di fecondi vigneti ispira grande pace e dolcezza.

***

Di Vezzolano, come della maggior parte delle Abbazie e Prepositure sorte un poco ovunque in Italia durante quel periodo agitato che precedette il mille, non si hanno notizie esatte.

Una leggenda tramandata di padre in figlio fra gli abitanti del Monferrato, attribuisce a Carlo Magno la fondazione della chiesa. Chi a conforto di tale leggenda volesse dare valore storico a pitture e sculture che decorano lo ambiente, dovrebbe concludere che a Vezzolano fin dall'800 vi fosse una chiesa assai primitiva officiata da monaci i quali con grande probabilità dovevano essere benedettini. Però il primo documento sicuro che parla di N. S. di Vezzolano, risale solo al 1095. In verità esso non accenna alla sua fondazione, ma ci informa soltanto che in quell'anno Ardizzone ed Amedeo dei Radicati, signori d'Albugnano, dànno investitura a Teodolo, Prevosto della chiesa di Vezzolano, dei beni da essa posseduti.

Il fatto di essere Teodolo un Prevosto, anzichè un Abbate, indica sicuramente come la chiesa in quell'epoca fosse officiata non più da Benedettini, ma da Agostiniani.

La chiesa però di cui parla tale documento non è quella che oggi si ammira, perchè un esempio di vôlte a crociera come quelle di Vezzolano, non si riscontra neppure in Francia, ove ebbe origine, se non mezzo secolo dopo. Inoltre nell'attuale chiesa sono facilmente visibili pietre appartenenti ad un monastero più antico: muti testimoni ne sono gli avanzi conservati nel chiostro.

Sul finir del XII secolo, Vezzolano, in virtù delle numerose decime e dei privilegi pontifici, divenne uno dei più celebri santuarii del Piemonte. Lo splendore e la potenza del

DI GRANDE INTERESSE È IL PORTALE A SMUSSO CON LUNETTA ISTORIATA: SUI PULVINI DELL'ARCO FRONTALE SPORGONO GLI EMBLEMI DI S. LUCA E S. MARCO; NELLA LUNETTA SPICCANO LE STATUE DI S. GREGORIO MAGNO, S. PIETRO MARTIRE E DI UN ANGELO.

IL LATO SETTENTRIONALE DEL CHIOSTRO FRA UN TEMPO ORNATO DI PREZIOSI AFFRESCHI. OGGI BEN POCO È RIMASTO, E QUEL POCO È IN MISEREVOLI CONDIZIONI.

monastero crebbero ancora nel 1300 pel fatto che il Prevosto di Vezzolano era in pari tempo signore di Albugnano, poi verso il 1400, per il rilassarsi della disciplina religiosa, l'antico splendore cominciò a tramontare.

Il lento sgretolarsi dell'Ordine di S. Agostino portò con sè la decadenza prima, l'oblio poi.

Queste, molto sommariamente, le vicende storiche. Se il loro valore è scarso, in cambio la rara bellezza dell'attuale Badia di Vezzolano è tale da richiamare la massima attenzione di tutti i cultori dei tesori artistici del nostro Paese.

Di fronte all'eleganza della facciata, alla singolarità dell'ambone, allo slancio degli archi rialzati ed a tante altre preziose particolarità, viene naturale chiedersi il nome dell'eccelso artista. Purtroppo nulla di preciso si sa intorno ad esso: senza dubbio egli appartenne ad una delle tante colonie monastiche che in quei tempi compenetrando le forme bizantine alle romane crearono quel sistema architettonico, veramente italiano, che prese nome di « stile romanico » e si sviluppò in seguito variamente a seconda delle diverse scuole regionali.

Ma se l'architetto non lasciò traccia del proprio nome, lasciò profonda orma della scuola alla quale appartenne perchè basta osservare le linee, la decorazione nonchè il genere di costruzione del Santuario, per sentire in esso il caldo alito della nostra scuola lombarda.

La gloria di tale scuola però non traspare ovunque perchè mentre in qualche parte dell'Abbazia si ammirano parti puramente romaniche, altre invece richiamano decisamente l'architettura gotica, ciò che conferma la ipotesi che la costruzione della chiesa si sia compiuta assai lentamente: il primo disegno concepito dall'architetto deve aver su-

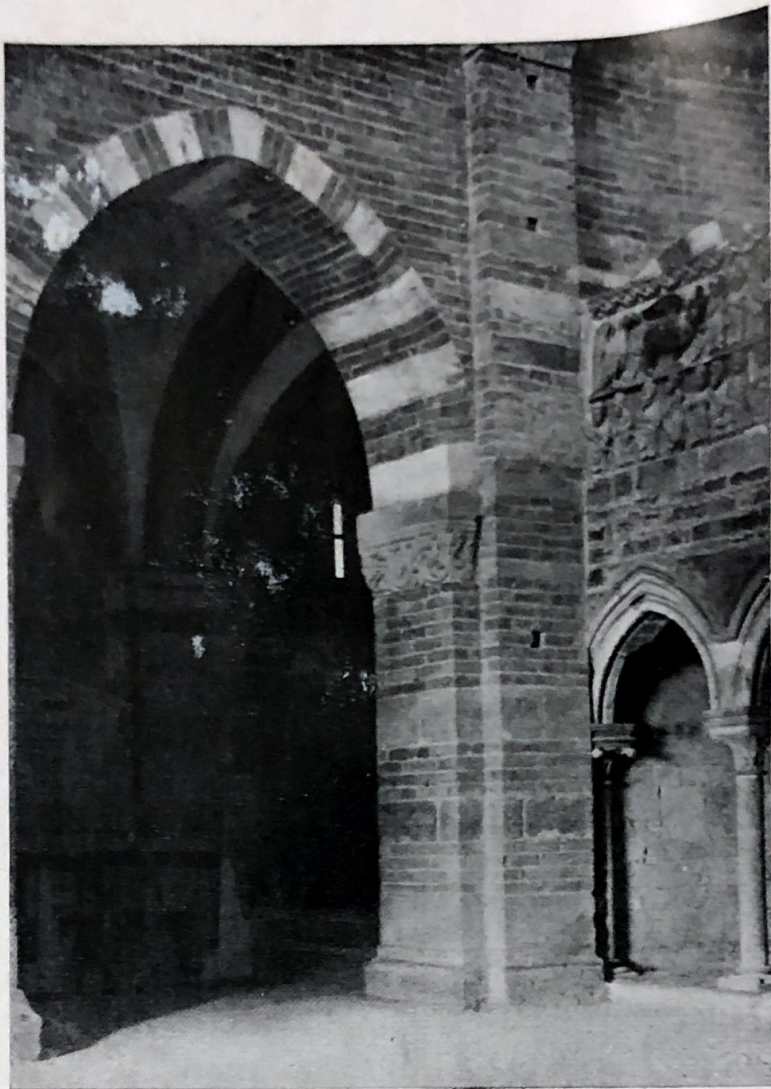
DETTAGLIO DEL PORTALE: STIPITI, PILASTRI E COLONNE IN PIETRA ARENARIA INTAGLIATA A INTRECCIO DI FOGLIAME E TESTE DI ANIMALI.

bìto nel corso d'esecuzione non lievi varianti, dando così origine all'attuale chiesa, che ben si può dire appartenere all'epoca di transizione fra lo stile lombardo e quello gotico.

Le fondamenta della chiesa, puramente romaniche, debbono esser state gettate verso il 1100, mentre la sua parte superiore deve essere stata ultimata l'anno 1189, data certa questa che si legge ancora oggi sull'ambone. Anche l'attuale piccolo chiostro, che fiancheggia la chiesa dal lato di ponente, è della stessa epoca, per quanto risulti evidente come esso sia basato su altro più antico.

Breve è il sacrato che, circoscritto da basso muretto ed oscurato dalla fosca ombra di un vetusto cipresso, si apre davanti la chiesa.

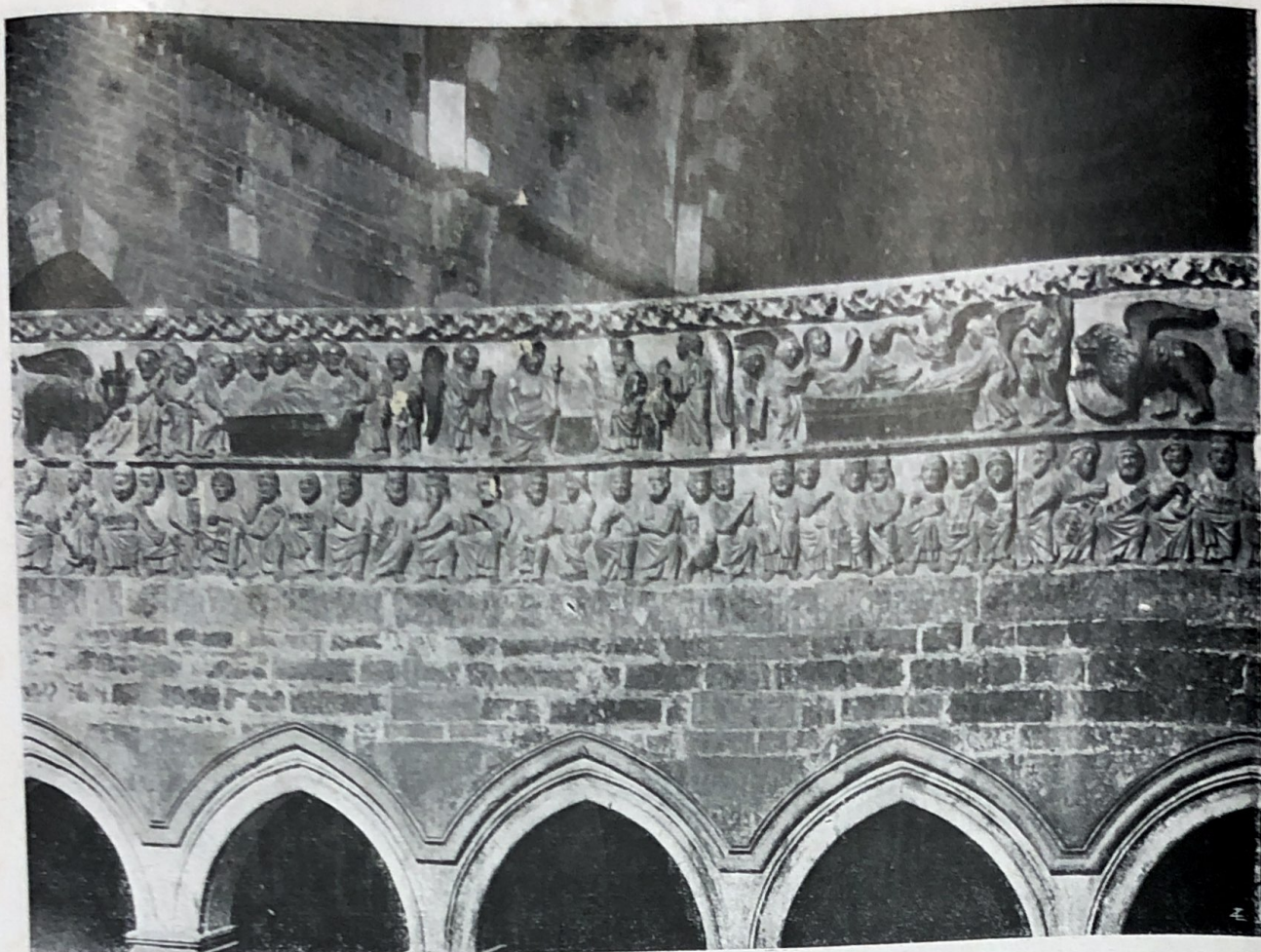
Di tutta la parte esteriore d'essa, che si presenta di buon cotto e semplice all'uso delle chiese romaniche, è senza dubbio la facciata quella che richiama d'un subito la maggiore attenzione.

Di puro stile lombardo essa è a tre navate; la centrale, più alta, è rallegrata da tre ordini di gallerie cieche; le due laterali, più modeste, non presentano alcuna particolarità che meriti menzione.

PRIMO ARCO DELLA NAVE DI SINISTRA: LA MURATURA È LISTATA A STRATI, NON SEMPRE REGOLARI DI BLOCCHI TUFACEI E MATTONI.

PIANTA DELL'ABBAZIA DI VEZZOLANO NEL MONFERRATO.

Il paramento della facciata a mattoni e fasce tufacee è coronato da cornice in cotto formata da piccole mensole e strisce di mattoni a dente di sega.

I tre ordini di colonne che costituiscono le gallerie cieche della parte centrale della facciata, ripetendo un motivo comune a tante chiese pisane e lucchesi, sono interessantissimi perchè nel loro insieme formano un esempio forse unico in Piemonte.

Il primo ordine sopra l'arco del portale si presenta con una serie di sei colonnette poligone od a spira in pietra tufacea; il secondo forma nel centro una grande bifora con altre sei colonnette, tre per parte. Nel centro della bifora sta la statua del Redentore con lateralmente gli arcangeli Michele e Raffaele. Questi due ordini sono architravati in piano; il terzo invece, di otto colonnette, è archeg-

IL CURIOSO BASSORILIEVO, BASATO SU CINQUE ARCATE A SESTO ACUTO, È SENZA DUBBIO DI QUALCHE SECOLO ANTERIORE ALL'ATTUALE CHIESA: NE È ELOQUENTE PROVA LA ESECUZIONE PRIMITIVA E LA RIGIDEZZA DELLE TOZZE FIGURE.

giato obliquamente nel senso della inclinazione del tetto.

Di grande interesse è pure il portale a smusso, con lunetta istoriata, fiancheggiato da stipiti, pilastri e colonne in pietra arenaria intagliata a intreccio di fogliame e teste d'animali. Sui pulvini dell'arco frontale sporgono gli emblemi degli evangelisti Luca e Marco: il bue ed il leone alato. Nella lunetta in alto rilievo tufaceo spiccano le statue di S. Gregorio Magno, di S. Pietro Martire e di un angelo.

Passando alla visita dell'interno della chiesa, il turista resta meravigliato dal fatto che il piano d'essa, pur essendo uguale a quello delle chiese romaniche-lombarde prive della nave trasversale, non risponde alla struttura esterna.

CAPITELLO RICCAMENTE SCOLPITO (LATO SETTENTRIONALE DEL CHIOSTRO).

Come si è detto la facciata accenna a due navi laterali, orbene chi entra ha la sorpresa di trovare che una sola, e precisamente quella di sinistra, fa parte integrale della chiesa mentre l'altra, tagliata fuori con muri di riempimento fra i pilastri, costituisce il lato meridionale del chiostro.

La nave maggiore, larga 7 m. e lunga 30, abside compresa, è scompartita in tre quadrati ed è coperta da vôlte a crociera separate e fiancheggiate da archi a sesto acuto.

Le tegole del tetto

DETTAGLIO DEL BASSORILIEVO A DUE FASCE CHE FA PARTE DELLA TRIBUNA: È DI UN BEL CALCARE LUCIDO E RAPPRESENTA L'INCORONAZIONE DI MARIA ED I TRENTACINQUE PATRIARCHI ANTENATI DELLA VERGINE.

posano direttamente sopra una muratura di riempimento posta superiormente alle suddette vôlte, senza interposizione di legname.

La nave laterale, larga soltanto 3 metri e mezzo, è scompartita in sei quadrati i quali ripetono le caratteristiche di copertura della maggiore. La muratura interna è listata a strati, non sempre regolari, di blocchi bianchi tufacei e mattoni.

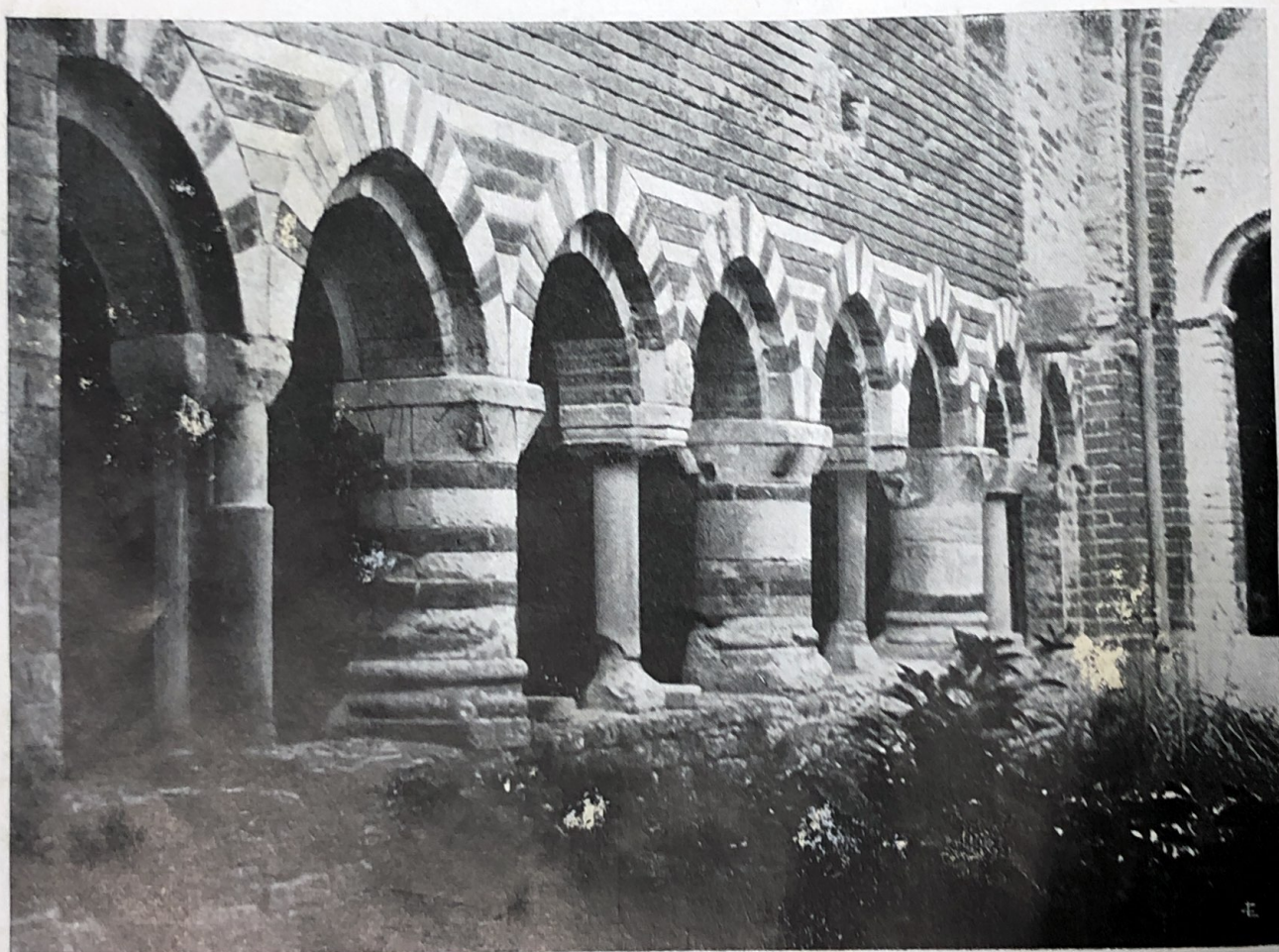
Altra singolarità che sorprende lo sguardo di chi entra nella chiesa è data da un portico con soprastante tribuna, che attraversa in tutta la sua lunghezza la nave maggiore all'inizio della seconda campata.

La presenza a Vezzolano di tal genere di costruzione, chiamata anche ambone, è per lo meno assai curiosa sia per la non comune linea architettonica, sia per la scarsa nozione che si ha circa la sua destinazione.

Tale ambone è basato su cinque arcate a sesto acuto, sorrette da sei esili colonnette con capitelli a foglie e gemme. Ad ogni arcata corrisponde una voltina a crociera avente costole a triplice cordone e rosone centrale intagliato. E fin qui nulla di eccezionalmente speciale. La vera e propria singolarità sta nel bassorilievo a due fasce, di un bel calcare lucido ed azzurrognolo, posato al disopra delle arcate.

Il curioso bassorilievo, che rappresen[illegible] i trentacinque patriarchi antenati della Vergine nonchè l'incoronazione di Maria, è senza dubbio di qualche secolo anteriore all'attuale chiesa; ne è eloquente prova la esecuzione primitiva nonchè la rigidezza delle tozze figure. Ma sia esso un avanzo della primitiva chiesa, o quivi sia stato portato da altro luogo, certo è che l'architetto che costruì l'ambone comprese tutto il valore di tale avanzo, dal momento che lo volle collocato in luogo

DEGNA DI AMMIRAZIONE SONO LE BIFORE CON COLONNETTE BINATE, CHE DAVANO LUCE ALLA SACRESTIA.

IMPORTANTE È IL LATO SETTENTRIONALE DEL CHIOSTRO, RICCO DI BELLISSIMI CAPITELLI FINEMENTE SCOLPITI.

IL LATO DI PONENTE È IL PIÙ ANTICO DEL CHIOSTRO; A QUATTRO ESILI COLONNETTE DI PIETRA, SI ALTERNANO, CON STRIDENTE CONTRASTO, TRE GROSSE COLONNE DI MATTONI E FASCE TUFACEE.

LATO SETTENTRIONALE DEL CHIOSTRO. DELLE ANTICHE PITTURE DEL '300, È RIMASTO SOLTANTO QUESTO AFFRESCO.

degno e precisamente a coronamento dell'opera sua, che con gran probabilità fu volutamente eretta ad imitazione del nartece delle antiche basiliche.

In fondo alla nave laterale vi è il campanile che condotto fino all'altezza della chiesa, fu poi lasciato incompiuto.

L'abside che gareggia in bellezza colla facciata, rivela lo stesso ingegno costruttore: di forma semicircolare è formato internamente di bel cotto e pietra tufacea a strati alternati. Tre belle finestre romaniche, a tutto sesto, dànno luce al coro ed alla chiesa.

Di non minore importanza è la visita del chiostro, il quale colla sua severità fa vivo richiamo all'antica pace cenobita. Epoche diverse hanno lasciato tracce indelebili nel breve spazio che esso occupa. Il lato di maggior interesse è senza dubbio quello settentrionale il quale, come già si è detto, avrebbe dovuto formare la nave destra della chiesa.

Il fatto però che l'architetto abbia sostituito al muro pieno che doveva chiudere la costruzione dal lato nord quella serie di pilastri e colonne archeggiate che anche oggi si ammira, dimostra chiaramente come fin da principio questa nave fu costruita allo scopo di completare il quadrilatero di un chiostro preesistente. Tutti i capitelli sono variamente e riccamente scolpiti con bellissimi fregi.

Questo lato del chiostro porta ancora avanzi pregevolissimi di antiche pitture quasi tutte appartenenti ad artisti del 1300. Disgraziatamente però ben poco è rimasto dei preziosi affreschi che ricoprivano le vôlte e le pareti, ed anche quel poco è in miserevoli condizioni.

Il lato di ponente (che è il più antico dell'Abbazia) è scarsamente illuminato da otto piccole aperture a sesto acuto. A quattro esili colonnette in pietra sormontate da rudimentali capitelli, si alternano, con stridente contrasto, tre tozze e grosse colonne di mattoni e fasce tufacee.

Il lato sud e due terzi del lato orientale sono assai più recenti: forse furono rifatti in seguito a rovina. Un'arcata soltanto di questo angolo è comune al lato nord: quivi degne di ammirazione sono le bifore, con colonnette binate, che davano luce alla sacristia.

Intorno all'Abbazia di Vezzolano ed alle sue bellezze artistiche, fu già pel passato tenuto parola da vari scrittori, quali il professore Antonio Bosio e il prevosto d'Albugnano Don Achille Motta.

Un richiamo però oggi che suoni invito a visitare questo luogo così lontano da ogni tumulto ed in pari tempo pervaso da un sì profondo senso mistico, non lo credo superfluo — è un richiamo rivolto a tutti, ma in particolar modo a coloro che amano scoprire le bellezze ignorate del nostro Paese e pei quali la sentenza del grande Leonardo è più viva e palpitante.

MARIO DE LUCCA.

(Fotografie dell'Autore).

L'ITALIA DEMOGRAFICA

E IL SUO CENTRO DI POPOLAZIONE

Contandoci, prima e dopo la grande guerra.

A periodi di cinque in cinque anni o, più spesso, di dieci in dieci, i governi civili provvedono ad un « censimento », destinato a raccogliere elementi di varia natura, ma il cui primo risultato è di determinare con una certa esattezza il numero degli abitanti. Sapere in quanti si è nel complesso di uno stato o nelle singole sue parti non costituisce una semplice curiosità; nè soltanto un elemento necessario per l'applicazione di numerose leggi, ma anche il modo più semplice per valutare la potenzialità di un paese in quello che esso ha di veramente vivo ed attivo. Un territorio vuoto di abitanti, per grande che sia, non presenta valore alcuno ed, anche se la ricchezza demografica può sembrare in qualche caso povertà, è soltanto attraverso ad essa che una nazione si sviluppa e si rafforza ed è sollecitata ad intensificare la propria attività economica e ad espandersi.

Da coloro che vedono rispecchiarsi nelle oscillazioni numeriche della popolazione tutta la vita di un paese, mai forse non furono attesi i risultati di operazioni statistiche con maggiore impazienza che nella recente occasione in cui queste ebbero luogo, di solito quasi simultaneamente al finire del 1920 od al principio del 1921, dopo un periodo nel quale la maggior guerra che la storia registri, direttamente attraverso le mille sanguinose battaglie, ed indirettamente mediante le epidemie micidiali e la impedita procreazione, ha violentemente turbato il ritmo normale da cui risulta il lento sviluppo della popolazione. Il genere umano è ancora troppo una « espressione » biblica perchè molti si commuovano apprendendo che questo abbia perduto per la guerra, tutto sommato, cioè comprese le mancate nascite, cinquanta milioni di individui. Ma molti si preoccupano o si interessano di constatazioni che riguardano il proprio paese, ovvero paesi vicini con i quali si hanno comunanza od antagonismo di interessi. Ecco apparire la Francia con due milioni di abitanti meno che nel 1910; discapito questo che trova insufficiente compenso in un milione e tre quarti di Alsaziani e Lorenesi ricongiunti alla repubblica e non può apparir meno grave quando si confronti con i danni assai maggiori subiti dalla Russia e dai paesi che oggi formano la Iugoslavia, o con quelli poco diversi patiti dall'Austria. Ecco invece nazioni come la Cecoslovacca, le quali poterono almeno mantenere il pareggio, od altre, come la Svizzera neutrale o la Germania, che pur sostenne il maggior sforzo della guerra e sopporta oggi il maggior peso della sconfitta, le quali possono vantare un incremento, sia pur lieve. Uno maggiore ne presenta la Granbretagna, mentre l'Italia, ove, entro i limiti delle vecchie provincie, alla fine del '21 risposero all'appello 2.600.000 persone più di dieci anni prima, pare aver sopportato ancor meglio le varie perdite subite durante il tragico periodo, e la prolifica Bulgaria sembra addirittura abbia seguitato a crescere indistur[illegible] non ostante le disfatte e le mutilazi[illegible]o finalmente la grassa Olanda avvant[illegible]rsi dalla guerra in modo da mostrare [illegible] aumento di popolazione quasi doppio del normale: in dieci anni i suoi 5,6 milioni di abitanti, sono saliti a 6,8.

L'Italia è divenuta grande quanto la Francia.

È fuor di luogo qui esaminare se quanto le cifre brute rivelano dipenda dal numero dei morti o dei nati, ovvero sia dovuto ad aumento o ad arresto di migrazioni, e quindi è opportuno tralasciare per il momento di rallegrarci soverchiamente della constatazione fatta a proposito del nostro paese e tanto più della circostanza che l'Italia abbia quasi raggiunta la Francia come statura; poichè la differenza in meno di 374 mila abitanti registrata dall'ultimo censimento (Italia 38.836.000, Francia 39.210.000) è forse già scomparsa mentre scriviamo. Qualcuno anzi ritiene, non senza buone ragioni, che una giusta idea del numero dei connazionali sia data piuttosto che dalla cifra della popolazione « presente » al 1° dicembre 1921, da quella dalla popolazione « residente », la quale già allora superava, sia pure di poco, i

40 milioni. A questo numero ci si accosta del resto anche se, anzichè all'Italia politica, noi poniamo la nostra attenzione a quella naturale e, detratte le poche diecine di migliaia di abitanti che vivono nell'Italia transalpina, transadriatica e nelle Pelagie, aggiungiamo le moltissime (quasi un centinaio) che sono nel Canton Ticino e nel Nizzardo e in Corsica e nell'Arcipelago di Malta e a Fiume e, per nulla dimenticare, nel minuscolo principato di Monaco e nella repubblichetta di S. Marino. Questo numero di 40 milioni, simpatico come tutti i numeri tondi, può quindi fornirci una adeguata idea dell'Italia demografica di oggi, come quello, altrettanto semplice, di 20 milioni, può darci un'idea dell'Italia di un secolo fa, del 1823. L'Italia vivente è cresciuta esattamente del doppio, mentre quella geografica, irrigidita entro le sinuose linee delle sue coste rocciose e delle sue barriere montane, è rimasta sempre la medesima, con la sua figura di stivale; e se qua e là è cresciuta per il protendersi del delta del Po e per l'accumularsi dei materiali trascinati al mare dagli altri minori fiumi, è cresciuta in misura così insignificante da potersi del tutto trascurare.

Le due sorelle latine sono cresciute in diversa proporzione: 70 anni or sono l'Italia giungeva al gomito della Francia; oggi l'ha raggiunta in statura.

La carta demografica d'Italia.

Ma questa Italia di pietra la cui figura le carte geografiche ci hanno ormai resa familiare, rappresenta veramente l'Italia che lavora, che produce, che consuma, che traffica, che vive? Mentre essa è rimasta immobile, l'Italia di carne ed ossa, in un secolo è cresciuta quasi del doppio e ha raggiunto la sorella Francia a cui appena 70 anni or sono giungeva fino all'altezza del gomito. Questa Italia non solo è cresciuta, ma insieme ha mutato le sue fattezze.

Se noi, anzichè collocarci dal punto di vista della geografia ci poniamo da quello della demografia, riconosciamo facilmente che il solito stivalone male la raffigura: le carte consuete mostrano la Lombardia e la Toscana e la Sicilia grandi quanto la Sardegna, mentre come numero di abitanti equivalgono rispettivamente a 6, a 5, a 3 Sardegne; la Corsica è 30 volte più grande di Malta, laddove come popolazione ne conta poca di più. Non si potrebbe correggere la carta che rappresenta la natura morta, per rappresentare quella viva, cioè un'Italia nella quale ogni parte sia estesa in proporzione al numero dei propri abitanti, imaginan-

La figura dell'Italia demografica, nella quale l'estensione di ciascuna regione è proporzionata al numero dei suoi abitanti.

ha bastato col suo peso sempre crescente a compensare codesta esilità. I difetti che già Napoleone vedeva nella configurazione geografica del nostro paese qui ci appaiono esagerati: nè minori dovevano essere un secolo fa.

L'Italia demografica si sviluppa certamente come un essere vivente, non sempre forse del tutto armonicamente, ma senza grandi squilibri. La gamba di un bambino non è la immagine perfetta di quella di un giovanetto, nè questa di quella di un adulto. Per trovare, salvo le mutate proporzioni, un disegno dell'Italia demografica sensibilmente diverso dell'odierno, converrebbe tuttavia risalire molto ma molto addietro, almeno al medio evo, o forse anche addirittura all'antichità, ai tempi cioè

do, s'intende, che, in media, un Italiano valga l'altro? Per quanto possa sembrare sacrilego alterare il disegno delle terre e per quanto il campo delle possibili modificazioni sia ben vasto, per cui il risultato appare in gran parte dipendente dall'arte o dall'artificio del disegnatore, si può tuttavia provare a delineare un'Italia demografica in cui ogni regione abbia un'area commisurata al numero dei suoi abitanti. Ponendo in atto un tal tentativo si ottiene sempre la figura di una gamba, ma questa risulta fortemente slargata nella coscia e verso il piede, assottigliata invece nel polpaccio e nella caviglia. Ecco appalesarsi la debolezza dell'Italia, il nord ed il sud vigoroso, debole il centro, e deboli sovrattutto le isole che lo fronteggiano. Nè Roma, assurta a grande città come capitale di uno stato di 40 milioni di abitanti,

di Roma capitale di un impero di 100 milioni di abitanti, e massima città dell'Italia e del mondo. Lo stinco era allora ben rimpolpato, ma troppe cause contribuirono a scarnificarlo ed a renderlo più causa di distacco che di congiunzione fra la coscia ed il piede. Oggi stesso ogni suo rafforzamento è un passo innanzi verso quella completa fusione degli animi e degli intenti che è necessaria per una vita sana e per un più grande avvenire dell'Italia. A proposito di questo e di altri difetti dell'Italia demografica vien fatto anzi di domandarsi se vi sia modo di rimediarvi, cercando che il sangue affluisca dalle parti più nutrite a quelle che lo sono meno e che hanno bisogno di più alimento. Nè mancarono certo gli sforzi in questo senso, ma con scarsi risultati. Par quasi sia fatale per alcune delle parti deboli

di indebolirsi sempre più, per le più vigorose di irrobustirsi. Il compartimento dell'Abruzzo (col Molise), nel 1861 era, per numero di abitanti, metà della Sicilia, un terzo della Lombardia, oggi invece è ridotto ad un terzo della prima ad un quarto della seconda; la Basilicata da un quinto ed un sesto è scesa rispettivamente ad un nono e ad un undicesimo. Quest'ultima regione contava più abitanti sessanta anni fa che non ne conti oggi; la sua importanza relativa è risultata pertanto diminuita rispetto alle altre parti d'Italia, che nel frattempo, quale più, quale meno, sono tutte cresciute. Su consimili variazioni demografiche è stata richiamata l'attenzione di tutti, particolarmente quando, testè, a proposito della nuova legge elettorale, si dovette considerare la ripartizione regionale del numero dei seggi che si doveva commisurare ai dati di popolazione risultanti dal nuovo censimento. Si vide così, che qualche parte d'Italia perdeva deputati, qualche altra ne guadagnava.

Il centro di gravità della vecchia Italia, della nuova Italia e della futura Italia.

Il centro di popolazione d'Italia e la capitale del futuro.

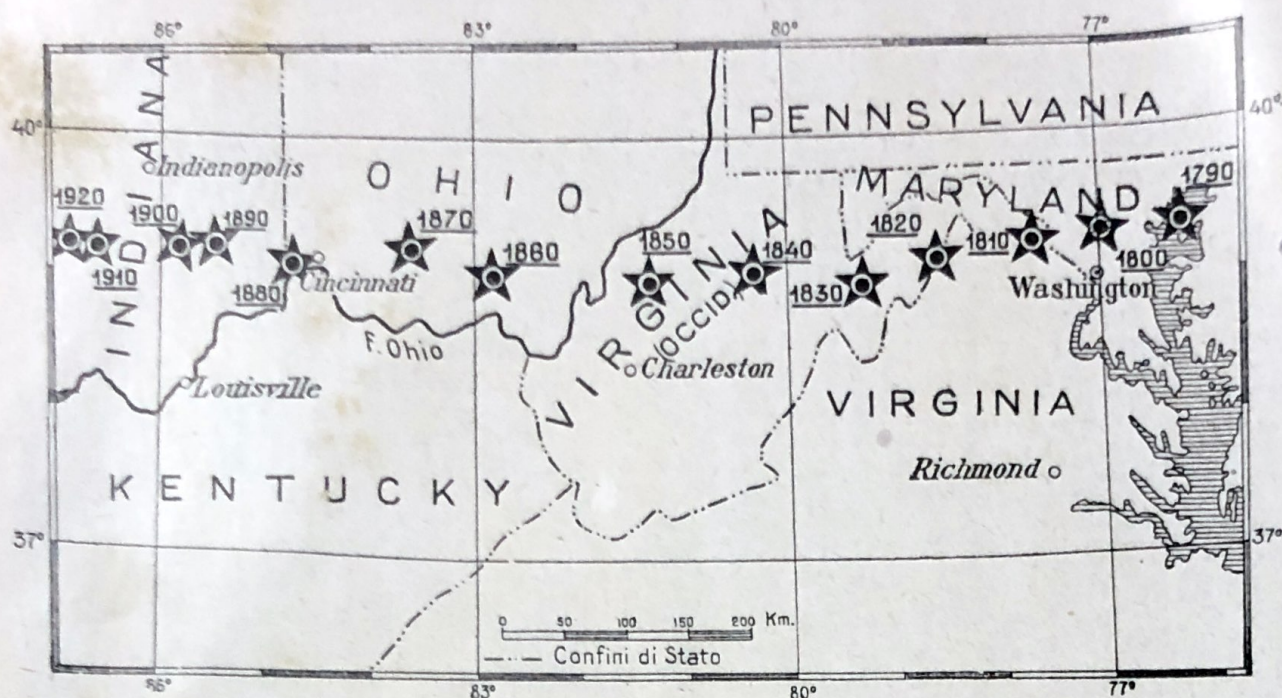
L'Italia demografica, se rispetto a quella geografica sembra troppo nutrita al nord ed al sud, anemica nella parte intermedia, non appare perciò squilibrata: sembra anzi che i due eccessi si compensino; al centro rimane sempre il fulcro, il punto verso cui gravita, per così dire, la popolazione. Ciò non soltanto idealmente e politicamente, in quanto Roma è la capitale storica ed amministrativa d'Italia, ma anche meccanicamente. È facile accorgersi che la Sicilia fa, in certo modo, contrappeso alla Lombardia, la Liguria alla Calabria, l'Emilia alla Puglia, il Piemonte alla Campania. Quasi senza compenso resta però il Veneto: ecco quindi che il nord viene a pesare leggermente più del sud ed il suo peso è cresciuto con gli ingrandimenti ottenuti dalla recente guerra e più crescerebbe se si completasse l'Italia politica anche verso la Svizzera e la Francia. Una espressione di questo stato di cose ci viene data in modo quanto mai sintetico dal confronto fra la posizione del centro di gravità della vecchia Italia politica, con quello della nuova e con quello della futura, cioè dell'Italia naturale.

Il vecchio Regno aveva il suo centro di gravità a SE di Orte, l'aggregazione delle nuove provincie gli ha fatto fare un balzo di quasi 30 km. verso N; la aggiunta dei territori che ancora mancano a completare l'Italia entro i suoi limiti fisici porterebbe ad uno spostamento assai più piccolo, cioè a poco più di 10 km. verso occidente. Ma qui si tratta dell'Italia geografica, non di quella demografica; a noi interessa molto di più che conoscere dove è il centro della regione, dove è quello della popolazione.

Ma che cosa mai è il centro della popolazione? Per saperlo conviene recarsi, almeno idealmente, in America, dove hanno cercato di definirlo e di stabilirne la posizione per gli Stati Uniti. Un'idea di questo centro per il nostro paese potremmo formarcela se immaginassimo che gli Italiani fossero tutti di egual peso, uomini e donne, adulti e bambini, dotti ed analfa-

beti, meridionali e settentrionali e che abitassero un'Italia grande quanto essa lo è realmente e della medesima figura, ma formata di un piano rigido senza peso, in grado tuttavia di sostenere la popolazione, privo inoltre di appoggio nel sottosuolo e invece costretto a reggersi in equilibrio su di un pernio. La posizione del pernio è quella appunto del centro di gravità dei cittadini Italiani. Dove esso sia non si può evidentemente sperimentare, ma si può determinare, senza grande difficoltà, sebbene con calcoli un po' laboriosi, sui quali non è il caso di intrattenere il lettore. Basterà dire che la popolazione censita nel 1921 era ripartita in modo che la gigantesca altalena italiana sarebbe rimasta in bilico se il suo sostegno si fosse trovato nell'Umbria verde, in comune di S. Vito in Monte, nei colli fra il Nestore ed il Chiani. Se si tenesse conto invece soltanto delle vecchie provincie esso sarebbe situato circa 15 km. più a mezzogiorno; se si considerasse l'Italia fisica, 6 km. a SW, sempre nella stessa ridente zona collinare.

Il centro di popolazione della vecchia Italia, della nuova Italia e della futura Italia.

Abbiamo forse trovato il luogo ideale per la fondazione del centro amministrativo dell'Italia completata di ogni lembo di territorio che naturalmente le spetta? Il proposito sembra assai bizzarro a noi del Vecchio Mondo materiati di storia e di tradizioni, ma non altrettanto sembrerebbe ad un cittadino del Nuovo Mondo ovvero di quello Nuovissimo. Sono di pochi anni le discussioni e la scelta nello stato, relativamente centrale, di Goyaz, della sede di una capitale federale della Repubblica del Brasile e di ieri le interpellanze di deputati chiedenti che si sollecitasse da parte del governo l'asta per i lavori di costruzione della nuova città. Il Commonwealth dell'Australia non appena proclamato credè pure, in modo analogo, di cercare il luogo migliore per la sua capitale federale e questa, Camberra, è già costruita e in via di popolamento. Dalla lega Arcadica che fondò Megalopoli nel 371 avanti l'êra volgare, agli Stati Uniti che nel 1793 costruirono Washington, le repubbliche federali di ogni tempo si somigliarono per la questione della scelta della capitale, come per cento altri riguardi. Nessuna delle città esistenti deve evidentemente avere il privilegio antidemocratico di divenire la capitale, nessuno degli stati di ospitarla e si deve quindi edificare una città nuova e su territorio che non appartenga ad alcuno (neutrale). Di fronte a coloro che continuano ad essere persuasi che il paese delle torri e dei campanili sia essenzialmente l'Europa, anzi in ispecie l'Italia, si giustifica questa creazione artificiale delle città capitali, non solo ponendo innanzi la opportunità della centricità, ma altresì quella di un ambiente tranquillo lungi dai rumori e dalle influenze politiche dei capitalisti e in luoghi salubri ed ameni. E non è detto che qualcuno oggi in Italia non pensi che nei verdi colli e fra le limpide acque dei primi affluenti del Nestore e del Chiani potrebbe esservi un luogo ben opportuno per riunire il parlamento italiano. Ma per trovare chi proponga sul serio la fondazione di una capitale diversa da Roma, converrebbe attendere il deprecato trionfo del regionalismo, del federalismo e di tanti altri ismi, dai quali è da sperare che il nostro paese resterà immune.

La migrazione verso occidente del centro di popolazione degli Stati Uniti.

Le migrazioni del centro di popolazione degli Stati Uniti e di quello dell'Italia.

I centri politici artificiali, veri surrogati delle capitali storiche, piantati col criterio della centralità demografica sono d' altronde inevitabilmente destinati a perdere presto la condizione stessa alla quale debbono la loro origine: e, se, nel frattempo, le giovani idee non incanutissero, potrebbe succedere che le capitali poco dopo costruite apparissero fuori di posto e dovessero essere spostate o sostituite. L'esempio di Washington è fra i più calzanti: verso il 1800, quando effettivamente là fu traslocata la capitale da Filadelfia, il centro di popolazione degli Stati Uniti quasi coincideva con la nuova capitale, ma quel centro si è allontanato con passi relativamente rapidi e con direzione quasi costante: in 130 anni ha fatto un cammino di circa 900 km., con un percorso medio di 7 km. all'anno, di 20 m. al giorno. Nessuno parla però oggi di dislocare la capitale fino allo stato di Indiana e tanto meno è da aspettarsi che se ne parli il giorno, forse non lontano, nel quale, cessato il grande movimento di colonizzazione del paese, il centro di popolazione arresterà il suo moto verso occidente e si limiterà a ristrette oscillazioni di carattere locale. In questa condizione devono necessariamente trovarsi i centri di popolazione dei paesi europei, dove si è raggiunto uno stato di saturazione demografica per cui ciascuna regione è popolata presso a poco a seconda della sua capacità produttiva e lenti sono così i processi di migrazione di persone, come gli squilibri dovuti a disuguaglianze nel naturale aumento della popolazione.

Così in Italia dal 1861 ad oggi il centro di popolazione ha pur migrato, ma eseguendo nell'insieme un percorso relativamente breve, in tutto di 45 km., e senza chiara direttiva, compiendo cioè un giro pressochè chiuso, quasi orbitale, per cui la risultante del movimento stesso portò ad uno spostamento di appena 7 km. Notevole specialmente fu lo spostamento di una ventina di km. verso mezzogiorno avvenuto fra il 1871 ed il 1881 e notevole pure il ritorno poi verso settentrione successo fra il 1881 ed il 1891. Evidentemente in quella Italia in bilico che abbiamo imaginato per spiegare il concetto di centro di popolazione ogni individuo che nasce ed ogni individuo che muore, ognuno che emigra o che immigra o che si porta da un luogo ad un altro turba l'equilibrio ovvero richiede, perchè questo sia mantenuto, uno spostamento del punto di appoggio. Non è però il caso di pensare che alla estrema sensibilità che teoricamente presenta questo sistema in equilibrio corrisponda una possibilità pratica di seguire nelle sue oscillazioni, anche stagionali, il fluttuare della popolazione, nei vari movimenti di pastori, di braccianti, di persone che possono darsi il lusso di una villeggiatura al mare ed alla montagna e nelle diver-

se vicende registrate dallo stato civile. Molte delle mutazioni si compensano a vicenda e solo quelle notevoli e di carattere continuo, solo le grandi correnti, non i piccoli moti di deriva, non le ondazioni possono essere registrati.

È difficile dire da quali ragioni precisamente sia stato causato lo spostamento verso mezzogiorno del centro di popolazione nel primo decennio dell'Italia unita, ma probabilmente esso sta in rapporto sia con l'aumento degli abitanti che allora si ebbe più intenso nell'Italia meridionale che non nella settentrionale, sia col fatto che i moti migratori, già sviluppati nella prima regione, non lo erano ancora nell'ultima. Nei decenni successivi per l'una come per l'altra vicenda di fenomeni le due estremità dell'Italia si vennero nel complesso pareggiando. Negli ultimi trent'anni, d'altro canto, lo spostamento del centro di popolazione dell'Italia è stato ben insignificante, ed è particolarmente degno di considerazione il fatto che la grave crisi demografica corrispondente alla guerra abbia pure avuta una minima ripercussione sulla situazione del centro stesso, determinando, se mai, un arresto nello spostamento verso settentrione, che sembrava avviato dal 1881, ed invece il principio di una retrogradazione, quasi che il nord avesse subito un po' più del sud delle conseguenze della guerra. Ma la tenuità dello spostamento dimostra, dato che ancora vi fosse necessità di dimostrarlo, che le estremità d'Italia, come le regioni centrali, tutte egualmente contribuirono col sangue dei loro figli alla grande vittoria. Nè è a presumere che in avvenire debbano aver luogo spostamenti di misura e di carattere diverso da quelli che abbiamo potuto seguire per l'ultimo sessantennio e tanto meno che l'Italia ne abbia subiti nel sessantennio precedente. Converrebbe probabilmente risalire indietro di secoli se non di millenni per riscontrare in Italia qualcosa di simile a quanto le ultime generazioni hanno veduto avvenire in America.

La migrazione del centro di popolazione dell'Italia entro i vecchi confini, negli ultimi 60 anni, figurata in scala quindici volte maggiore che non nella figura a pag. 1332.

OLINTO MARINELLI.

Un regalo di 6 lire

è quello che l'Amministrazione del Touring fa ai Soci più solleciti nel versamento (assieme alla quota di associazione) dell'importo dell'abbonamento a *Le Vie d'Italia* per il 1924.

Infatti chi si abbona prima del 15 dicembre 1923 spende L. **12.10** (Estero L. **20.10**), anzichè L. **18.10** (Estero L. **26.10**), prezzo di abbonamento dopo tale data.

Chi desidera fruire di tale vantaggio si affretti dunque ad inviare L. **22.10** se non ha ancora pagato la quota sociale per il 1924, o L. **12.10** se è Vitalizio o Quinquennale in regola con l'Amministrazione.

S. MARTINO DI TERZO - CHIESA. PITTURE DELL' ABSIDE. SEC. XVI.

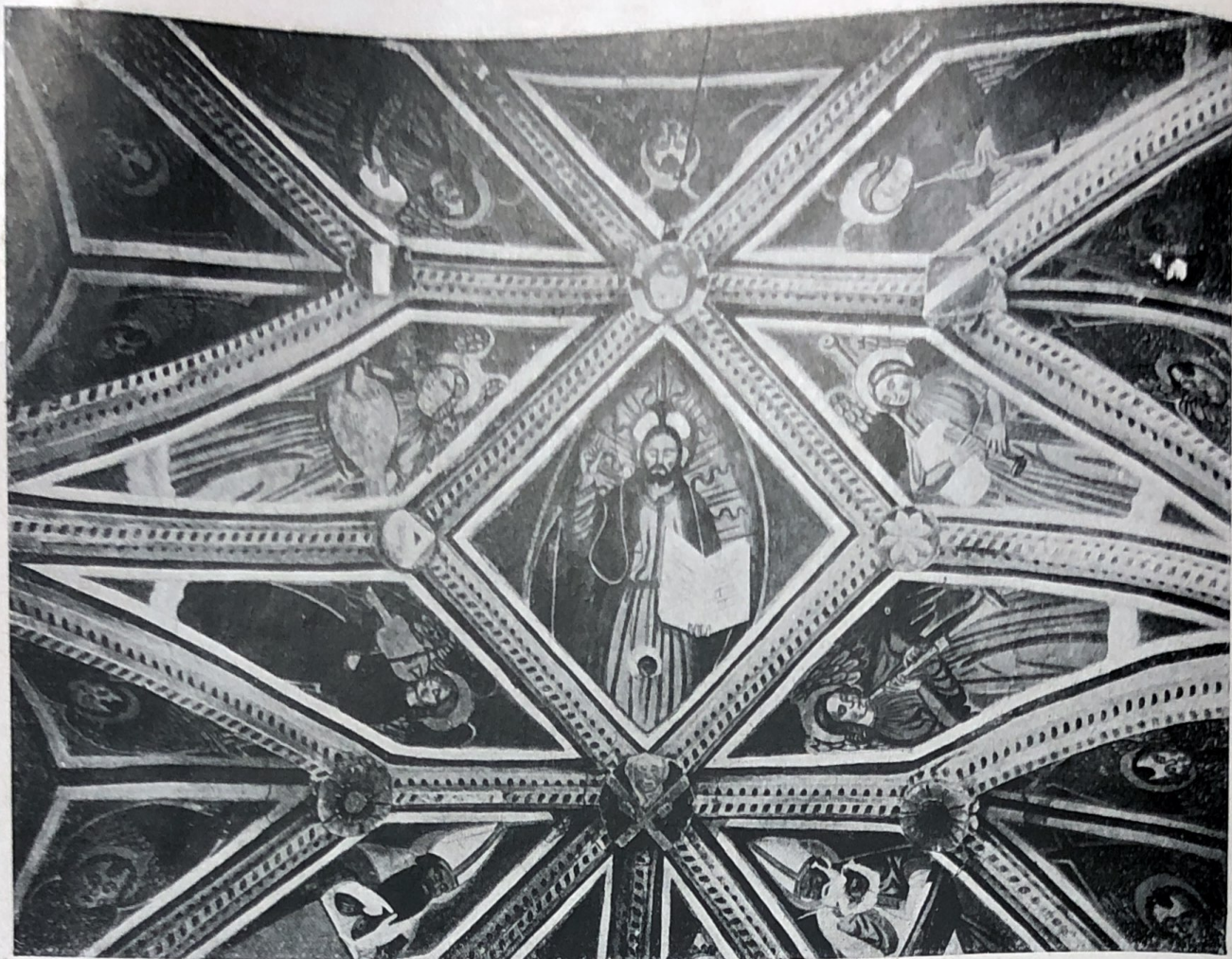
Antica pittura popolare in Val d'Isonzo

I due poli, entro i quali si sviluppa l'arte friulana del quattro e cinquecento, sono: Venezia e il Gotico. Risalire il corso dell'Isonzo (qual mirabile gita, che raccomandiamo ai Soci del Touring!) dalle sue foci alle sorgenti, vuol dire, in arte, passare tutte le fasi della compenetrazione reciproca di queste due grandi correnti italiana e tedesca, passare dall'arte puramente veneta all' arte puramente gotica. Compiremo il cammino a tappe rapide e rare, per dare un'idea soltanto di questa graduale trasformazione.

Lontana dai grandi centri, dove l'arte si purifica e nobilita nella costante passione di superamento, la pittura della piana friulana e della Valle superiore isontina non può necessariamente possedere un carattere raffinato o comunque cittadino, ma — ove più ove meno — palesa la sua fisonomia paesana e popolare. In certi casi la sua derivazione da un grande pittore o da una grande scuola è evidente, e il confronto che subito appare ci rende scettici e severi — ed è un torto nostro, come vedremo. In altri casi invece, la pittura è già così rafforzata nei suoi caratteri rustici, così lontana da ogni raffronto, che in noi assurge a significato di arte autoctona, originale, di valore assoluto.

Per chi ha studiato a fondo l'anima dell'arte popolare e non l'ha osservata soltanto attraverso la visione dei grandi maestri, non v'è dubbio alcuno che essa possieda in realtà una virtù propria e un fascino proprio — come una natura diversa e più franca e sincera dell'arte colta — come una pianta che cresce libera tra i venti e le raffiche paragonata ad un fiore squisito di serra — come una canzone di pastori accanto a una romanza o una serenata da liuto. « Ma tutta l'arte popolare, ha detto qualche esteta, deriva dall'arte colta: essa non è che un prodotto di seconda mano e di seconda qualità, una corruzione, anzi, della grande arte ». Ecco un'affermazione che non è vera che in parte, e che in parte è assolutamente falsa. E la prova più brillante ne è l'influsso che l'arte rustica ha esercitato su l'arte colta, oggi nella più spinta pittura d'avanguardia e nell'arte decorativa più sana e nella musica che ha le più profonde radici; ieri, nel « cottage » inglese, e nella nenia che il pastore d'Irlanda piange nella zampogna perchè i nostri cuori ammalino con Tristano ed Isotta nel presentimento della bella morte.

In una sola giornata, o felice possessore di una bella automobile, Ella potrà compiere l' itinerario che Le propongo. Da Aquileia, che ha visitato con tanto interessamento, Ella può prendere la strada di Terzo e scostarsi verso *S. Martino*. Lì troverà una chiesuola antichissima, con pitture trecentesche nelle quali è palese la derivazione dell'arte di Giotto e il preannuncio di Tommaso da Modena, pitture veramente monumentali e grandiose anche per l'espressione tragica. Nell'abside potrà invece subito osservare un esempio di pittura su l'argomento che ci proponiamo di trattare.

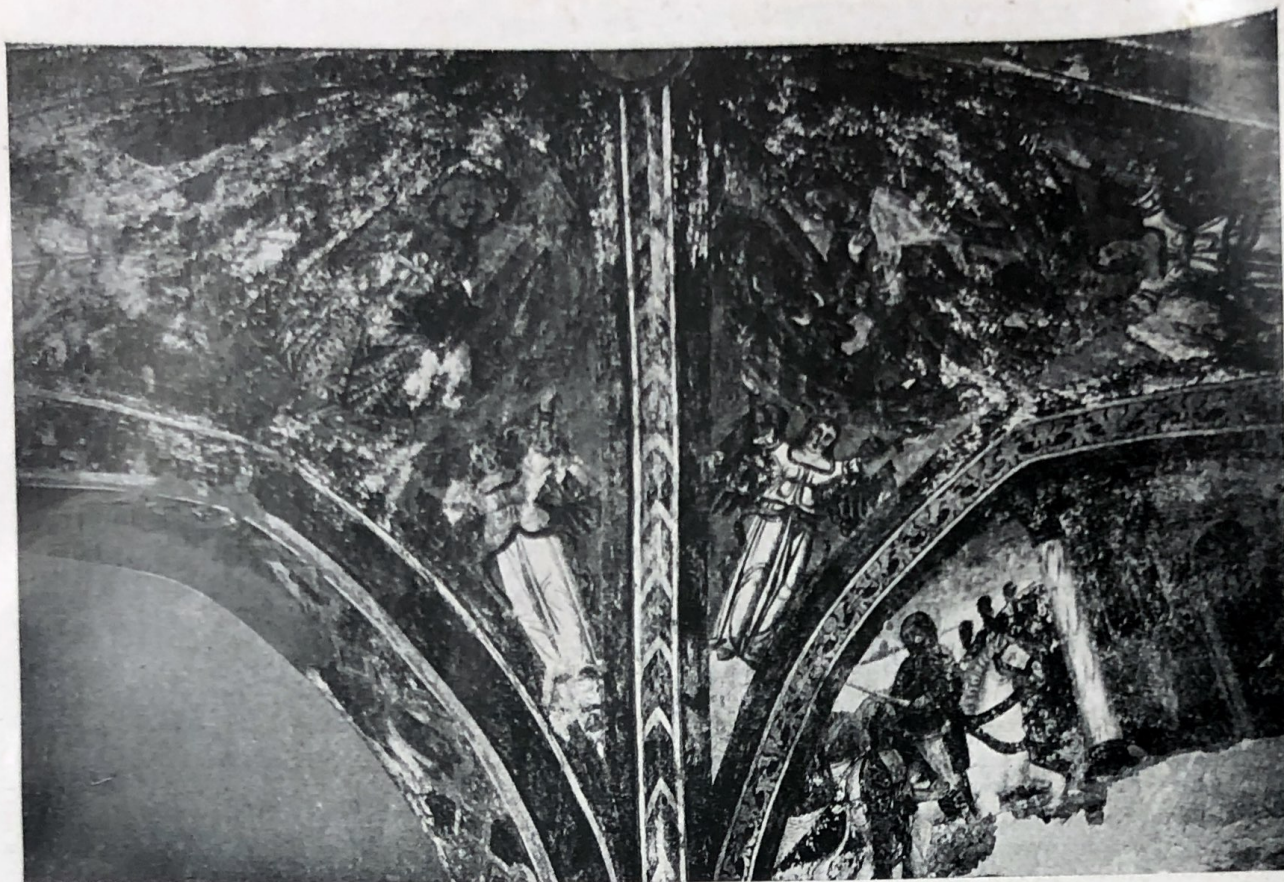
È una serie di affreschi del principio del cinquecento, dipinti evidentemente da un pittore friulano, che risente lo stile dei grandi maestri veneziani e più precisamente del Bel-

VILLA SVINA PRESSO SUSIDA (CAPORETTO) - CHIESA DI S. ANDREA. AFFRESCHI DELL'ABSIDE.

lini e del Carpaccio. Le scene sono molto mutilate, e lo so ch'è gran fatica integrare nell'imaginazione i lacerti scomparsi e i colori sbiaditi. E allora soffermiamoci, sintanto che gli affreschi non son resturati (1), su questo dolce San Sebastiano e riconosceremo tanta nobile semplicità nel suo portamento, degna di un grande maestro.

Da Terzo a *Tapogliano* non v'è che una diecina di chilometri, e qui faremo una seconda tappa.

Entriamo nella sagrestia della chiesa parrocchiale e ci troviamo nell'antica cappella di S. Martino, la quale è più propriamente la abside superstite della vecchia chiesa. Per sincerarsene, basta osservare l'arco Santo, con la solita rappresentazione dell'Annunziata. Qui tutta la pittura è rimasta integra, salvo, s'intende, gli irreparabili danni prodotti dal tempo e quel poco di squamette di calce rimastevi dopo la raschiatura della tinta sovrapposta: che anche questa, come la maggior parte di tutte le pitture antiche è stata ridi-

CHIESA DI CASTELNUOVO DI FOGLIANO - AFFRESCHI NELL'ABSIDE.

(1) Quasi tutte le pitture di cui tratteremo sono state o scoperte o restaurate per cura dell' Ufficio Belle Arti di Trieste, che da quattro anni si è preso a cuore le sorti dei monumenti della Venezia Giulia, su gran parte dei quali è passata la guerra con la sua furia distruttrice.

TAPOGLIANO - CHIESA PARROCCHIALE DI S. MARTINO. AFFRESCO NELLA SACRISTIA (GIÀ, ABSIDE DELLA VECCHIA CHIESA).

pinta a calce da qualche zelante pievano, più preoccupato della bianca nettezza delle pareti che della sacra armonia che da queste s'efforde.

La vôlta di questa cappella, ch'è a pianta quadra, si innalza a crociera, e in ogni vela è rappresentato un Evangelista in una ghirlanda di fogliame e di frutta, sorretta da due angeli. Sulla parete di sinistra, la notissima scena del San Martino davanti alla porta della città, che dona il manto al povero. Nella parete di centro, la Crocefissione. A destra, altre due scene della vita del Santo titolare. Sotto queste figurazioni, un fregio con puttini, che corre intorno le pareti; e nella zona basamentale, nelle finte nicchie, le figure dei dodici Apostoli.

Ho fatta questa rapida descrizione perchè ci si renda meglio conto dell' organismo pittorico della cappella. Tale disposizione delle figurazioni è inveterata e diremo quasi cristallizzata negli usi liturgici, e la ritroveremo, con leggere varianti, ovunque. Ed ora lasciamo libero il campo all' ammirazione delle scene, dei fregi, delle decorazioni, dei leggeri grotteschi che si diramano nelle cornici e negli archivolti come una trama leggiadra; perchè questa è una tra le più preziose cappelle del Friuli, e la ingenuità fresca e gentile delle sue pitture non vuol essere turbata da superflui commenti. È del primo cinquecento, e Venezia ne è la generatrice lontana e vicina.

PRILESIE PRESSO PLAVA - CHIESETTA DI S. ACAZIO.
AFFRESCHI NELL' ABSIDE.

Riprendiamo la via, dirigendoci verso il Carso. Presso Ronchi, a *S. Polo* (Paolo) attigua al canale d'irrigazione e proprio ai piedi delle prime gibbosità della petraia, trovasi una misera superstite

PORTICINA (THÖRL) CHIESA PARROCCHIALE. AFFRESCHI.

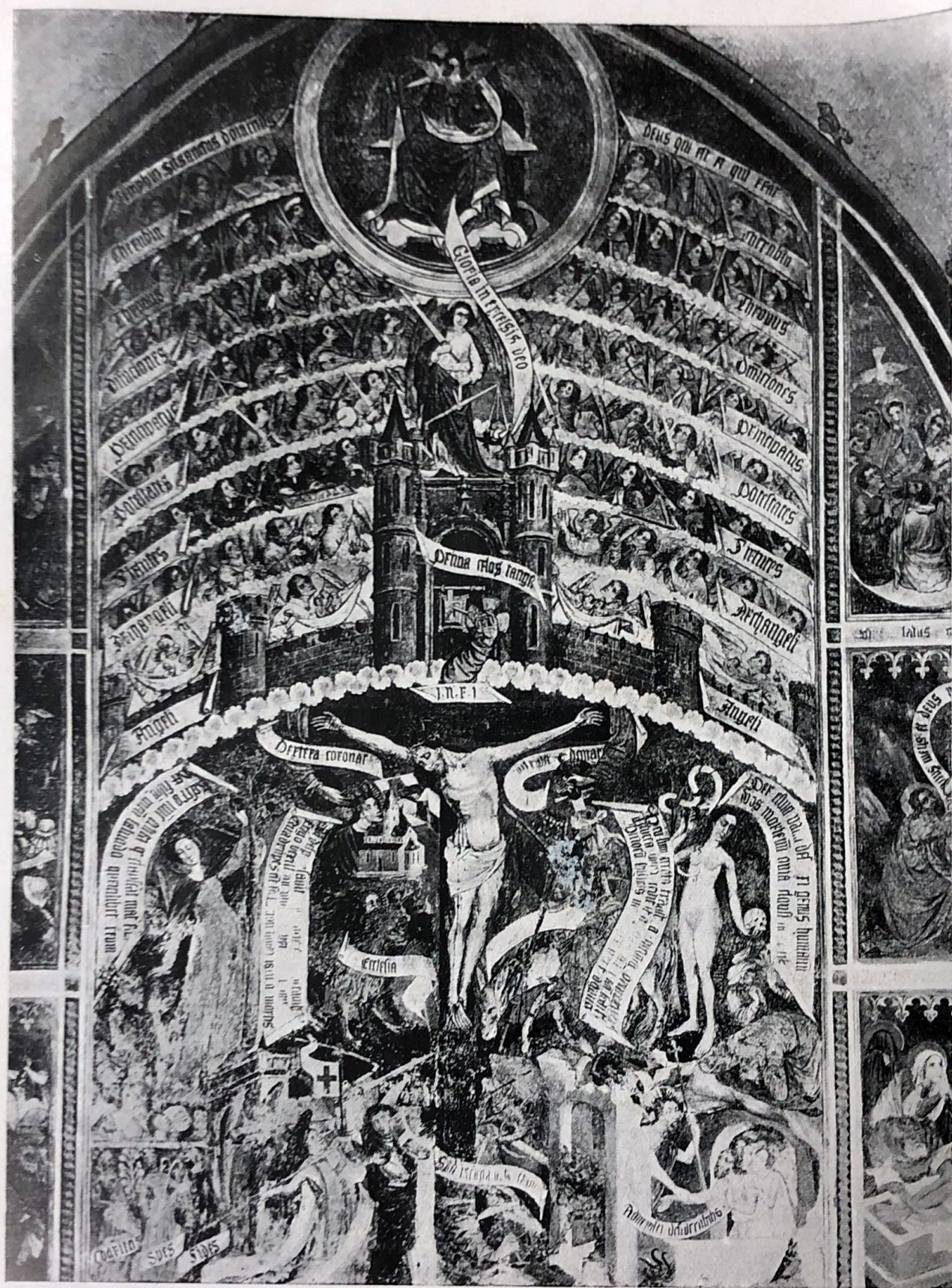
terali che nascondevano questa magnifica opera dell'arco Santo; ma non è di questa, che presenta carattere coltissimo, che volevo parlare, bensì di quella dell'abside, della fine del '500, prettamente paesana. Non si badi a certe grossolanità degli apostoli, nella zona basamentale; osserviamo invece le scene sulle lunette, e domandiamoci se abbiamo mai incontrato qualcosa di colore più irruento e delizioso, di sentimento così appassionato e candido. Non accennerò che al Presepe, che sembra tutto infocato negli ultimi raggi del sole. Rosse son le figure, gli alberi, lo sfondo, il cielo; e la montagna del centro è costruita di cinabro puro. Le altre scene sono tutte intonate a un colore base: in un'atmosfera verde è intinto il S. Francesco stimmatizzato; giallastro è il S. Gerolamo nel deserto; a vivissimi azzurri è drappeggiata la Madonna in trono. Il ricordo delle maioliche paesane ci si affaccia subito, con tutta la luminosità dei suoi più puri colori.

Passiamo di volo lungo l'Isonzo oltre le rovine di Rubbia e le acque chiare del Frigido, passiamo di volo oltre Gorizia, perchè di Gorizia faremo una meta, non una tappa, un altro giorno. Entriamo nella stretta di Salcano, a destra il Santo, a sinistra il Sabotino; e il paesaggio si muta. Si muta il carattere dei villaggi, degli abitanti; si muta l'idioma e l'arte.

di guerra, la chiesetta di S. Polo, detta anche di S. Poletto. È ormai una rovina destinata alla morte. I pochi sbiaditi frammenti della sua antica decorazione permettono nondimeno di immaginarla nel suo stato pristino, gaia di tinte e tutta zeppa di scene e figure.

Se le pitture di S. Polo con la guerra son morte, queste di *Castelnuovo sopra Fogliano* con la guerra son nate. Proprio così. Appena nel restauro della chiesa, fortemente danneggiata da bombardamenti, si scopersero le pitture che ora si vedono. E si levarono gli intonaci e le calci e poi gli altari la-

Presso Plava, attraversato l'Isonzo, ci fermiamo a *Prilesie,* a visitare la cappelletta dedicata a S. Acazio. È una costruzione quattrocentesca, con abside di pianta pentagonale, un portichetto e il campanile a vela sulla facciata. Appena entrati ci si accorge del carattere gotico dell'architettura.

Gotico pure è il carattere degli affreschi dipinti nell'abside. Anche qui v'è lo stesso ordinamento iconografico nell' architettura pittorica: in alto i simboli degli evangelisti; nelle lunette scene sacre, nella zona basamentale gli Apostoli, su l'arco Santo la Annunciazione. Le credo eseguite da un

PORTICINA (THÖRL) - CHIESA PARROCCHIALE. AFFRESCHI.

pittore che io fondatamente suppongo tedesco, ma che conosceva ben l'italiano e già aveva veduta e studiata l'arte nostra.

Non conosciamo però nè il suo nome, nè l'anno in cui le dipinse. Pure, qualche segreto le sue pitture m'han rivelato. Lo stemma che si vede dipinto nel centro della vôlta absidale, all'incrocio dei costoloni (la mezza-

VILLA SVINA PRESSO SUSIDA (CAPORETTO) - CHIESA DI S. ANDREA. AFFRESCHI. SEC. XVI.

luna in campo bianco-rosso) è lo stesso che è scolpito sopra gli archi del Palazzo costruito da Simeone Volchero degli Ungrispach, nel 1441, nella Piazza del Duomo in Gorizia; certo dunque da un discendente di questa famiglia fu commessa la pittura. Quando? Lo stile indubbiamente la assegna al principio del cinquecento. Molto tempo il nostro pittore anonimo s'intrattenne nelle terre di Isonzo e forse ne fu oriundo perchè la sua mano l'ho ritrovata nella chiesa di S. Ulrico a Tolmino e di S. Maria Maddalena a Selo.

Si osservi quanta vivacità e purezza di colore in tutto; e come nondimeno l'insieme sia armonioso e intonato! Ma l'abside ha da per sè bisogno di tinte forti e sonanti, perchè la luce che entra dalle rade finestre archiacute è fioca e le ammorza. E notiamo ancora lo stile plastico, ben marcato e segnato in volumi ampi e semplici; sinteticamente espresso nei volti costruiti; ritmicamente movimentato nelle vesti lignee. E imaginiamo infine, qual fonte di pura e sincera devozione sia stata per l'animo dei contadini rudi tutta questa verginità di linea e colore, e di quante imagini primaverili suscitatrice, in noi ancora!

Proseguiamo. Le cappellette che si scorgono disseminate sulle alture e in vetta ai monti, tutte possedevano pitture murali, ed alcune conservano ancora le tracce. Ma il tempo e il malumore degli uomini le han guaste e perdute. V'è però un bel numero di superstiti, lungo l'Isonzo; senza dire che nell'attigua valle del Judrio e sul Collio il loro numero aumenta.

Giungiamo ad *Auzza* (l'altipiano della Bainsizza s'eleva a dosso), e nella chiesa di S. Martino ritroviamo una pittura più vasta della precedente, più movimentata, più decorativa. Il pittore non ha perduto di vista l'insieme per compiacersi a ritrarre le particolarità ornamentali, ma tutto è stato eseguito nel ritmo dello stile con fare ondeggiante e rumoroso, con intrecci di vesti e di pieghe, con raggiri di fogliame e di cartocci, con il gioco dei piani frastagliati e delle linee spezzate. Il fare gotico si appalesa di colpo. Ma non è puramente nordico. Nei tipi appare l'arte italiana. I volti si racchiudono in larghi ovali marcati nel contorno grasso, gli occhi sono inseriti in cerchi quasi perfetti a guisa di occhiali in cui le congiuntive si ritagliano a mandorla e le sopracciglia si

S. MARTINO DI TERZO - CHIESA. AFFR. SEC. XIV. DEPOSIZIONE.

TAPOGLIANO - CHIESA PARROCCHIALE DI S. MARTINO. AFFRESCHI DELL'INIZIO DEL SEC. XVI NELLA SACRISTIA (GIÀ ABSIDE DELLA CHIESA VECCHIA): LEGGENDA DI S. MARTINO.

arcuano in mezzi cerchi, a cornice degli sguardi infissati. Non è più la assoluta tendenza fisionomica che caratterizza le persone, ma già si accenna una volontà che le idealizza, e si presente l'arte di Rinascimento. I nasi son diritti e larghi alle narici accentuate. Le bocche tumide e plasticamente modellate. Le mani piuttosto tozze con le falangi rigide. Ci troviamo nel primo cinquecento, e già appaiono chiari i segni di conquista dell'arte veneziana anche in questi paesi, posti ai confini della patria.

Potremmo spingerci a Selo, a Tolmino, a Volzana, e dimostrare l'unità del carattere che lega tutte queste pitture in Val d'Isonzo. Preferisco passar oltre e dirigermi sopra Caporetto, a *Villa Svina* nel comune di Suzida.

L'abside ornata è come l'interno d'un diamante faccettato, con mille riverberi di luci, di colori: e dove tu fissi lo sguardo tra l'arcobaleno smagliante, la fantasia scopre un Angelo o un Santo o una scena sacra o una qualunque decorazione che ti afferra.

Un continuo brillar di colori puri, come una polla fresca giuliva ti ferma nell'incantesimo. E allora t'accorgi a poco a poco che dalle pareti si effonde come un lamento e dalle vôlte vien giù l'armonia che gli Angeli suonano sui liuti sui pifferi sui tamburelli su le zampogne sui violini e vien giù con un ritmo leggero, in sordina, per non turbare le gravi riflessioni dei quattro Dottori della Chiesa, che ponzano su ponderosi problemi. E il Cristo redentore dal centro della vôlta, nel nimbo luminoso, ti soggioga con lo sguardo ipnotico. La musica in sordina lievemente echeggia nelle fitte vele come nel corpo di un liuto che vibra. Ora osservi che sulle pareti tien guardia la teoria degli apostoli seri e compunti, messi in fila l'un presso l'altro davanti alle semplici arcate. E poi non stacchi più lo sguardo dalle scene raffigurate nelle quattro lunette. La prima a sinistra è la Nascita del Bambino; la seconda, l'Adorazione dei Re Magi; la prima a destra, il Martirio di S. Andrea, cui la chiesa è dedicata; l'ultima infine, la pesca miracolosa. Grande è la bellezza di queste pitture e il loro valore per

CHIESA DI S. POLO DI RONCHI - PITTURE DEL SEC. XVI (FINE).

noi moderni. Ci accorgiamo intanto senza difficoltà, come questa sia un' arte sentita, che sgorga spontaneamente dall' animo del pittore. Non egli ha cercato di rendere le figure nella loro perfezione formale ed anatomica, ma bensì ha cercato di rendere quanto maggiormente poteva le loro espressioni interiori.

Per quanto riguarda il trattamento plastico, la forma in sè, essa è raggiunta nella massima sintesi, con ordine quasi schematico, in una riduzione accanita. Tutto il superfluo è annullato, ed è superfluo quello che non è intimamente insito nella comprensione della forma. Nei volti e nelle mani e nei corpi è tralasciata ogni ruga, ogni venatura, ogni peluria, ogni giuntura che non rientri nella pura funzione architettonica, diremo, della figura stessa; e ugualmente nelle vesti è tralasciata ogni piega che non s'incorpori nel più grande flutturare del panneggio. Anche il paesaggio, per quanto schematico, possiede una grandiosità rude e cosmica ed ha più il valore di un simbolo che di un pezzo di natura individuata. V'è qualche preziosità decorativa, ed è ben apposta alla serietà delle scene. Ma quel che più di tutto t' incanta, è il colore.

Da chi e quando le pitture furono eseguite? Nel cinquecento, certamente; e certamente da un furlano — uno dei tanti ignorati dipintori provinciali. Vi si scorge qualche influsso tedesco — e per i contatti vicini è ben spiegabile. Ma non ci si deve lasciar ingannare dall'architettura gotica dell'abside, coi suoi forti costoloni fitti. La pittura s'è adattata all'architettura, e perciò anche sembra più gotica di quanto in realtà non sia: il pittore è furlano, non vi ha dubbio.

Via, di corsa. Nella conca di *Plezzo,* tra le rovine della chiesa di *S. Maria in Campo*, la pittura popolare assurge a magiche virtù nell'intensità di colori flammei e saturi.

Ma per ora lasciamo le pitture e la Val d'Isonzo, oltrepassiamo il Predil per imbeverci gli occhi delle chiarità adamantine dei monti, scendiamo verso il lago di Raibl nero nei riflessi degli abeti, sostiamo a Tarvisio.

E ci avviamo verso il confine tedesco, a *Porticina.* Nella serie di affreschi, eseguiti in sul principio del sec. XVI, si trova il segreto d'origine per le pitture gotiche che abbian visto in Val d'Isonzo: il polo opposto, insomma, a Venezia. Le pitture sono veramente potenti, e spiegano a sufficienza come abbiano potuto esercitare tanto influsso d'irradiazione.

ANTONIO MORASSI.

LE TRANVIE PROVINCIALI

Le chiameremo così, malgrado nelle leggi, in contrapposto alle *tranvie urbane*, si parli di tranvie *extraurbane* od *intercomunali*. Volendo sottilizzare, i due ultimi aggettivi anzichè come sinonimi possono essere considerati come riferibili a due categorie diverse perchè vi sono linee che, pur uscendo dalla città, costituiscono un vero prolungamento delle urbane e linee che congiungono due o più comuni; ma la distinzione che il linguaggio ordinario meglio accetta è quella che considera da una parte le tranvie di città — a caratteri singolari e definiti — dall'altra le tranvie di campagna o di provincia. Diremo di più. In altri paesi la parola « tramways » o « strassenbahnen » è adoperata solo per le arterie cittadine; tutto il resto va compreso nella denominazione generica di ferrovie, colla specificazione di *locali* o *vicinali*, o *leggiere* o *piccole*: qualche cosa di un po' diverso dall' attributo di secondarie o economiche che noi assegniamo a ferrovie vere e proprie, ma di scarso traffico. Soltanto in Italia il termine di tranvia è usato per tutte le strade ferrate che non corrono in sede propria, ma prendono a prestito il suolo delle strade ordinarie sulle quali così viene a svolgersi un traffico promiscuo: ordinario e ferroviario.

Il termine di « tranvie provinciali » od « interprovinciali » ricorre spesso nelle intestazioni delle Società esercenti ed è infatti la provincia o la regione che meglio delimita il campo di azione di ogni nucleo di comunicazioni di questo genere, che hanno tendenza a svolgersi in un territorio omogeneo sia dal lato topografico che dal lato amministrativo e commerciale.

Il pubblico distingue pure quelle fra le tranvie provinciali che sono state elettrificate da quelle che sono rimaste, come originariamente sorsero quasi tutte, coll'esercizio a vapore, ponendo le ultime in una categoria che all'inglese potremmo dire di comunicazioni « non desiderabili ». Più prosaicamente il popolino milanese usa per esse il nomignolo molto espressivo di « gamba di legno », volendo significarne la scarsa velocità, lo stato poco confortevole del materiale, la mancanza di corrispondenza alle accresciute esigenze della vita moderna, pur nei confronti della più modesta clientela.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI ALESSANDRIA.

Ma prescindiamo per un momento da questa distinzione ulteriore e osserviamo, attraverso le cartine che illustrano questo articolo, come le tranvie provinciali si irradino sempre da un centro, una grande città o un capoluogo almeno, spingendo i loro tentacoli verso la campagna: sono quasi tutte linee radiali destinate a servire il movimento di attrazione verso il centro maggiore. Le poche linee periferiche che sono state impiantate hanno sempre dato luogo a delusioni perchè la clientela di campagna non ha ragione di cercare altre campagne, ma corre alla città per acquistare, per vendere, per procurarsi lavoro o svago.

Da Milano come da Torino, da Firenze come da Roma e da Napoli partono queste linee che spesso hanno un valore turistico notevole perchè toccano i dintorni ove sono i paesaggi pittoreschi o le antiche ville, o il santuario o la località storica; che tal-

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI TORINO E DI CUNEO.

volta costituiscono le indispensabili valvole dell'urbanesimo perchè portano al mattino e ritirano la sera le frotte di operai che lavorano in città e abitano nel contado. Non pochi sono i centri minori che inviano queste propaggini verso il territorio che li circonda. Ecco da Piacenza diramarsi verso le valli appenniniche ben 200 chilometri di tranvie che suppliscono come possono alla deficienza di comunicazioni meccaniche di una delle provincie d'Italia più povere di ferrovie; ecco da Parma, come da Bologna, Verona, Padova partire tranvie numerose e poi da Alessandria per le ricche colline del Monferrato, da Biella per le verdi valli dell'Oropa e del Cervo, da Vicenza per la conca di Recoaro e l'altipiano di Bassano.

Toltene le linee già elettrificate, che sono 1303 chilometri, l'Italia conta ancora km. 3058 di tranvie a vapore. La ripartizione di questo complesso di comunicazioni è quanto mai ineguale nella Penisola: l'Italia superiore ne possiede per 774 chilometri di elettriche e per 2765 chilometri a vapore, l'Italia centrale 270 e 217 rispettivamente, l'Italia meridionale 229 chilometri, compresi i 165 a trazione elettrica e l'Italia insulare 105 km. in tutto (a trazione elettrica 94). Non sono comprese in queste cifre le comunicazioni extraurbane della Venezia Giulia e della Venezia Tridentina, quest'ultima notevolmente ricca di comunicazioni tramviarie che però, secondo si è detto innanzi, venivano dall'Austria classificate come ferrovie. Le tranvie provinciali sono, dunque, si può dire, una specialità dell'Italia settentrionale ove la prevalenza delle strade piane ne ha favorito lo sviluppo. Delle regioni dell'alta Italia, la Lombardia è alla testa con 1360 km. (linee elettriche e a vapore) segue il Piemonte con [illegible] km., l'Emilia con 718, il Veneto con 717: la montuosa e piccola Liguria non ha che 23 km. di linee elettriche fra Genova e le Riviere.

Abbiam già detto che nella generalità le tranvie extraurbane sono sorte a vapore; le più trafficate furono prima della guerra trasformate a trazione elettrica e in quell'oc-

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI BIELLA.

casione mutarono aspetto, provvedute come furono di materiale meglio adatto ad un servizio celere, cioè più pesante e meglio arredato. Spesso furono ricambiate anche le rotaie (è lo stato dell'armamento più che quello delle vetture che influisce sulla comodità del viaggio) e potè essere offerto quello che soprattutto serve ad attirare il pubblico: celerità e frequenza di corse. Le linee che continuarono ad essere esercitate a vapore furono colpite in pieno dalla crisi della guerra.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI MILANO E DI COMO.

Col carbone a L. 800 la tonnellata, il ferro a L. 2,50 il chilo, le traversine a L. 25 l'una, il personale a pretese enormi, queste modeste Società (i 4360 chilometri si ripartiscono fra 212 aziende, comprese alcune poche direttamente dipendenti dalle Amministrazioni Provinciali) si videro tutte a mal partito e vissero dell'elemosina governativa che malgrado ogni buona volontà, come tutte le elemosine, ha reso meno di quel che ha costato, perchè o giunse tardi o venne inegualmente distribuita, costretta come fu a passare fra innumerevoli reticolati burocratici. Avvenne così che il materiale da trasporto, generalmente antico e leggero, per mancanza di manutenzione si sconquassò, le locomotive, obbligate a servirsi delle pseudoligniti di guerra cariche di zolfo, andarono in malora, le traversine marcite non potettero essere ricambiate, l'armamento che, per essere elemento assai costoso, già risentiva della forzata economia degli impianti, si dissestò completamente.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI VARESE.

Mentre le spese crescevano, il traffico per contrapposto si contraeva. Il pubblico, sospinto verso le forme più progredite di trasporto messe in valore dalla guerra, cominciò a disertare le carrozzette traballanti dei trenini che sbuffano a venti (talvolta meno!) chilometri all'ora; si sviluppò in pieno la concorrenza automobilistica ed ora le tranvie a vapore si trovano ad uno svolto della loro storia. Hanno esse fatto il loro tempo? Debbono cedere il campo, sconfessando la grande invenzione che cento anni addietro innestò l'uso della rotaia a quello della forza meccanica?

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI BRESCIA.

Qualche chilometro di binario posto su strada di scarso movimento è stato spiantato, ma questo non autorizza ad una generalizzazione: le tranvie rappresentano, malgrado tutto, alcune centinaia di milioni di lire di traffico (l'indice del prodotto è il più appropriato a stabilire l'importanza di un complesso di comunicazioni) che non può essere soddisfatto in altro modo. Malgrado lo sviluppo automobilistico, sarebbe certo assai

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI MANTOVA.

imbarazzante per una gran parte della popolazione se, per esempio, i 924 km. di tranvie a vapore della Lombardia venissero di un tratto soppressi. Si pensi che la tranvia può offrire i suoi servizi ad un prezzo che nessuno dei mezzi da strada ordinaria riesce ad eguagliare: un treno tranviario trasporta su linea piana da 400 ad 800 viaggiatori, con una spesa di combustibile che al prezzo odierno del carbone (L. 200 la tonnellata) tocca le 3 a 4 lire per chilometro, poco più del doppio di ciò che spende in benzina il viaggiatore isolato che si serva della sua automobile.

Ma, come abbiamo detto, la concorrenza automobilistica è proprio quella che ha dato uno dei più gravi colpi alla povera vecchia tranvia a vapore. Perchè? Non certo perchè l'automobile possa offrire i trasporti a più buon mercato. Il motore a scoppio consuma per cavallo-ora da 80 centesimi ad una lira di combustibile, mentre la locomotiva non ne consuma più di 40 a 50 centesimi; il peso a vuoto del veicolo per ogni viaggiatore trasportato è più alto nel caso dell'automobile o dell'autocarro. Per quanto sulla industria tranviaria, accomunata in questo alla ferroviaria, si sia maggiormente esercitata l'azione demagogica degli ultimi tempi, il personale di macchina e di scorta è meglio impiegato. Dunque in altri motivi che in quello dell'economia di esercizio è da ricercarsi la causa della vittoriosa concorrenza mossa dall'automobile alla tranvia.

Il perchè della tendenza del pubblico ad abbandonare la tranvia per l'automobile in servizio pubblico o magari per l'autocarro sta soprattutto nella differenza di velocità, nettamente a sfavore della tranvia a vapore. La velocità — come abbiamo accennato — è l'elemento di maggior influenza sull'apprezzamento di un viaggio. Si può dire senza esagerare che il valore attribuito ad un trasporto di persone cresce nel rapporto stesso della velocità, vale a dire che colui il quale è disposto a pagar uno per esser trasportato a velocità dieci, paga volentieri due per viaggiare a velocità venti.

Aggiungansi alla velocità le comodità accessorie che molto spesso offre l'automobile per le minori scosse, per l'aerazione, pel fatto che ci prende e ci lascia più dappresso alla porta di casa.

Come si sa, i trasporti in servizio pubblico, sieno essi ferroviari, tranviari od automobilistici, sono soggetti all'ingerenza ed al favore dello Stato e nulla si può fare in materia senza una concessione od autorizzazione governativa. Si è posto così il quesito se lo Stato debba oppur no eliminare la concorrenza fra tranvie e servizi di automobile, chè concorrenza vuol dire in definitivo maggior onere per lo Stato obbligato in qualche modo a tenere in piedi due mezzi per un traffico al quale sarebbe bastante un mezzo solo. Ma un quesito di questo genere non si risolve facilmente per ovvie ragioni. Lo Stato può e deve eliminare le concorrenze dirette, immediate, superflue; ma opporsi al progresso è opera vana anche quando si disponga della forza della legge. Se l'aumento della velocità dei viaggi è un progresso, i mezzi più veloci alla lunga prevarranno e la soluzione va ricercata più che nell'ostacolare i progressi automobilistici, nel favorire il perfezionamento della tranvia, nel senso che essa, senza perdere i requisiti di superiorità

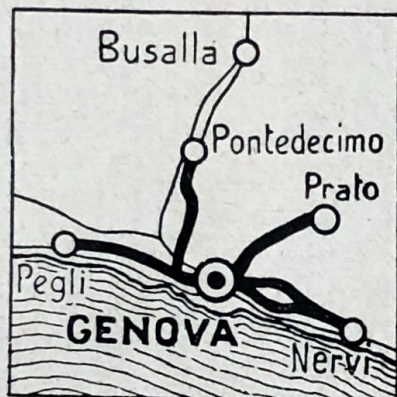
LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI VERONA.

economica, acquisti quelli di superiorità tecnica che le sono contesi dai nuovi mezzi. Bisogna in altre parole — e la cosa è tecnicamente facile — creare servizi tranviari comodi e veloci.

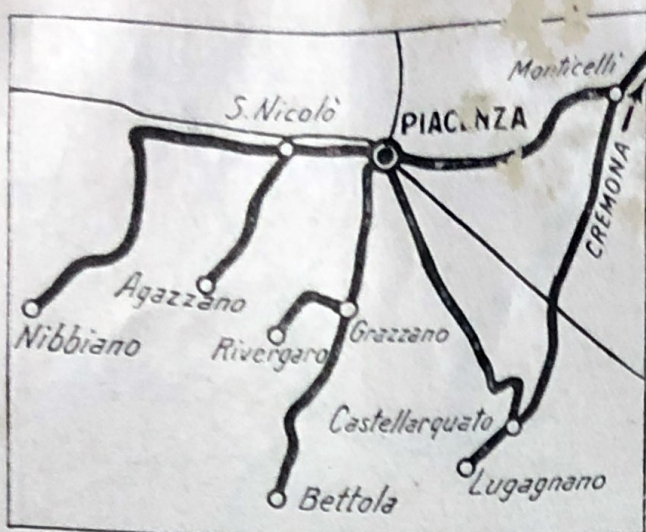
***

Due sono i mezzi per raggiungere lo scopo: ricorrere alla trazione elettrica; rendere pratico l'impiego sulle rotaie del motore a combustione interna.

Della trazione elettrica si è discorso nel nostro paese sino alla noia. Ma si è sempre generalizzato. Per alcuni entusiasti qualche anno addietro la trazione elettrica era il toccasana di ferrovie e tranvie. Si doveva elettrificar tutto. Si fece perfino una legge che obbliga linee di Stato e linee private a trasformarsi immediatamente, mettendo a disposizione una somma ridicola di fronte al costo dell'immane lavoro che si voleva compiere. Si disse degli enormi vantaggi che avremmo a liberarci dalla servitù del carbone straniero, ma non si pensò alla contropartita dei capitali ingenti da immobilizzare negli impianti, capitali che non possediamo. Si fece, insomma, della inutile letteratura. Nei fatti tecnici bisogna invece differenziare e tener sempre presenti i termini dei problemi, che di solito sono più complicati di quanto appaiano. Ne segue che se si esamina il caso di una linea a vapore da trasformare si può giungere alla conclusione che convenga o non convenga, a seconda dei vari elementi che entrano in giuoco. Così può avvenire che la conclusione sia contraria per una grande ferrovia e favorevole per una modesta tranvia.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA. LA RETE DI VICENZA E LONIGO.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA. LA RETE DI GENOVA.

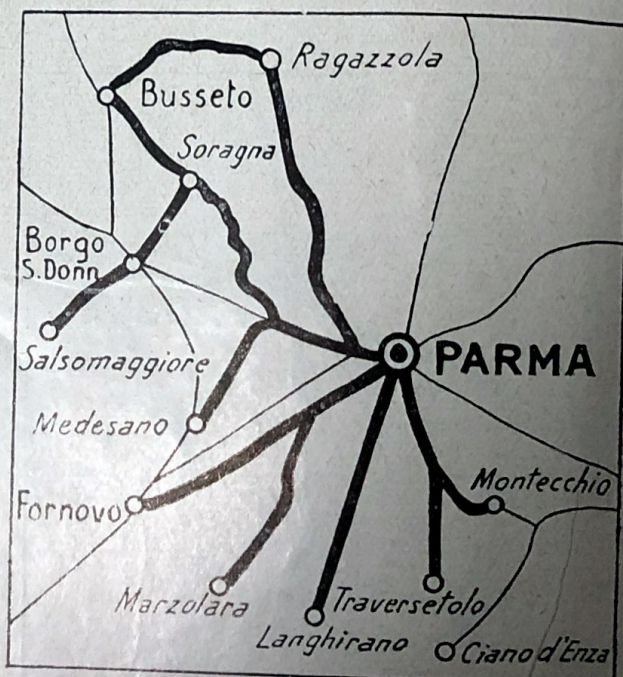
L'elettrificazione, come si sa, consente rispetto al vapore due modifiche tecniche essenziali: un aumento di velocità, un aumento della frequenza dei treni. Non che, si badi bene, la locomotiva a vapore non possa correre quanto un'automotrice od un locomotore ad elettricità, ma per fare una locomotiva capace di correre bisogna aumentarne la potenza e quindi la mole e il peso che è anch'esso da trascinare: il trattore elettrico è invece assai più leggiero a pari potenza perchè utilizza energia prodotta lontano con mezzi che non hanno a che vedere col trasporto e che quindi non ne aggravano la tara; per di più la ripartizione in piccole unità mentre riduce molto il rendimento della locomotiva a vapore, lo mantiene invariato per i trattori elettrici. In altri termini il fare molti treni leggieri e veloci, in cambio di pochi e pesanti, col vapore costa

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA. LA RETE DI PADOVA.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI PIACENZA.

assai di più, coll'elettricità quasi lo stesso. Ma questa trasformazione del servizio riuscirebbe pur sempre onerosa se non si adattasse ai gusti del pubblico; se cioè l'accresciuta velocità e l'accresciuto numero delle corse non dessero luogo ad un forte aumento del traffico. Di qui la conclusione che la trasformazione a trazione elettrica presume l'esistenza di condizioni favorevoli allo sviluppo dei viaggi. In altre parole se offrite i due indicati perfezionamenti tecnici ad una zona dove la popolazione è scarsa e povera, altro risultato non otterrete che quello di aver aggravato le vostre spese per gl'interessi sul costo degli impianti aggiunti e pel di più di personale che dovrete impiegare sull'accresciuto numero dei treni; se lo fate dove la popolazione è densa e ricca vedrete il traffico moltiplicarsi e compensarvi ad usura delle maggiori spese incontrate. Su una tranvia del Biellese la trazione elettrica compì il miracolo di far salire ad otto volte quello che era ai tempi della trazione a vapore il traffico delle persone!

Elettrificate, dunque — si dice — le tranvie a vapore. Adagio. Noi diremo elettrificate quelle tranvie che si trovano in condizioni (non difficili ad esser riconosciute da occhio esperto) tali da dar luogo ad un incremento del traffico quando il sistema di trazione vi sia mutato. Fermiamoci qui: sulle altre vedremo poi quel che si debba fare.

Dimostrata che sia la convenienza di procedere alla trasformazione di una linea, le difficoltà non sono finite. Il conto economico torni pure a meraviglia, resta sempre a risolvere quello che gli uomini di affari chiamano il problema finanziario. Supponiamo che voi siate sicuri di poter far fruttare al cento per cento un milione; ma finchè il primo milione vi manca non riuscirete mai — vi sembri pure la cosa facilissima e sicura — a guadagnare il secondo. Il pubblico rifugge dagli investimenti nelle imprese di trasporti perchè teme l'ingerenza dello Stato, il quale protegge sì ma soffoca; dà qualche soldo ma poi lo rivuole sotto forma di partecipazione agli utili anche quando gli utili non vi sono; pretende approvare gli orari e omologare le tariffe, fissare le corse, stabilire il trattamento del personale. È così nata la convinzione in tutti che ferrovie e tranvie sieno affari di Stato. E allora delle due l'una. O lo Stato prenda per sè tutti i pesi e faccia tutto da sè, o lasci andare: il sistema misto che si segue adesso è il peggiore e dovrà sia pure a poco a poco essere abbandonato.

Bene: ammettiamo che il buonsenso prevalga e che lo Stato si risolva, come sembra voglia fare, ad interessarsi un po' meno delle tranvie, lasciandole libere di regolarsi a modo loro, sussidiandole di una somma fissa e lasciando che entro quei limiti si amministrino da sè, incontrando anche la morte nei casi in cui non compiano una funzione utile. In tal caso delle tranvie dovrebbero interessarsi specialmente gl'industriali che possono da un mezzo di trasporto economico ricavare vantaggi enormi, sia pel minor

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI PARMA.

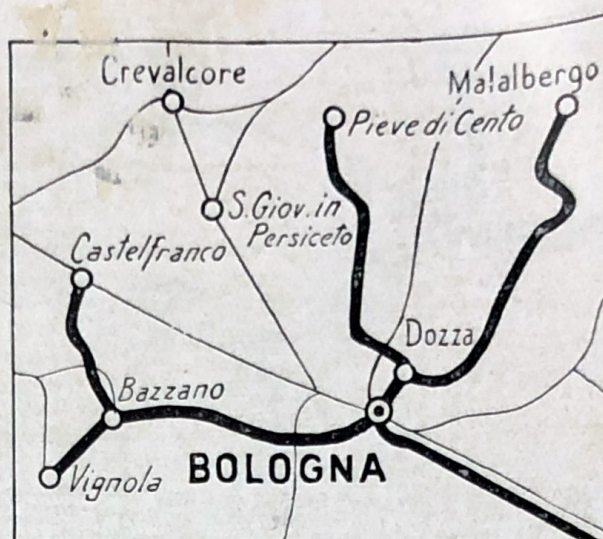
costo a magazzino delle materie prime, sia per l'allargamento che subisce il mercato della mano d'opera. In alcune regioni questo è già avvenuto.

***

Non sempre l'applicazione della trazione elettrica è — come abbiam visto — il rimedio adatto per migliorare le condizioni di reddito di una tranvia. Bisogna pensare ad altro e si è infatti pensato ad utilizzare il motore a benzina o il motore Diesel ad olio pesante per far correre sulle tramvie automotrici isolate o piccoli treni, assicurandosi i vantaggi proprii dell'automobile senza rinunciare alla notevolissima riduzione dello sforzo di trazione cui dà luogo l'impiego delle rotaie. Molte case costruttrici studiano presentemente il problema dell'automotrice a benzina, della vettura tramviaria a motore Diesel, della «benzoelettrica» e della «Diesel-elettrica», vettura provvista di un motore a scoppio od a combustione interna che fa agire una dinamo la quale fornisce l'elettricità al motore applicato agli assi nei modi soliti delle ordinarie motrici elettriche

Durante la guerra, in Francia, si era già avuta l'occasione di far circolare su strade ferrate delle automobili ordinarie munite di ruote con bordino: a guerra finita si notò che il sistema poteva riuscir utile anche per i trasporti civili.

Si può qui ricordare che il motore a benzina ha parecchi vantaggi su quello a vapore, come: la possibilità di una messa in

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI FIRENZE.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI BOLOGNA.

marcia immediata, la facilità di condotta, la soppressione della spesa di combustibile che s'incontra per mantenere accesa la caldaia delle locomotive durante le fermate; l'eliminazione dell'alimentazione dell'acqua, lo scarso peso del combustibile da trasportare, la soppressione delle scintille, ecc.

L'adattamento tecnico non presenta, come abbiam detto, nessuna difficoltà: la trasmissione dello sforzo dal motore alla ruota, poichè nelle vetture ferroviarie manca lo sterzo, è semplificata. Tuttavia per poter regolare meglio i rapporti fra sforzo e velocità, specialmente nel caso del motore Diesel, si è trovato conveniente ricorrere alla trasmissione elettrica, che sembra una complicazione ma è compensata dalla maggior facilità di condotta e dal fatto che è resa più agevole l'applicazione della doppia guida agli estremi della vettura.

Il problema che si deve risolvere ora è quello dell'adattamento pratico di queste vetture alle esigenze del traffico. Che dimensioni esse dovranno avere? Di quale potenza si dovrà disporre in relazione al programma di esercizio che può esser quello di far viaggiare le vetture isolate oppure con uno o due rimorchi? Se si mantiene la guida unica bisogna girare le vetture all'estremo delle linee disponendo di un binario ad anello (cosa difficile) o ricorrere a piattaforme (cosa più agevole), o è preferibile la guida doppia?

Probabilmente sarà utile rinunciare a soluzioni uniformi e adottare caso per caso vettura che va. Anzi è da prevedere che

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI ROMA.

su molte linee queste vetture a benzina o a Diesel rappresentino soltanto un mezzo sussidiario per aumentare le corse. In altre parole si lascerebbe l'esercizio a vapore per i treni di grande portata che occorrono generalmente al mattino e alla sera, ricorrendo ai nuovi mezzi per le corse intermedie destinate a raccogliere il traffico che altrimenti sfuggirebbe. In Italia siamo indietro in questo genere di esperimenti. In Francia vi son già molti servizi ad automotrici e le ferrovie svedesi usano le Diesel elettriche da parecchi anni su circa 900 chilometri di linee.

Il nostro governo, che dalla crisi della guerra è stato obbligato a sussidiare con centinaia di milioni l'esercizio delle tranvie, perchè non incoraggia in qualche modo questi esperimenti?

Ma il governo avrebbe un altro modo di sussidiare le tranvie senza spender denaro. Basterebbe che rinunciasse a certe prescrizioni superflue di sicurezza che il pubblico stesso riconosce antidiluviane ora che si è abituato a veder correre Salamano e Bordino a 150 chilometri l'ora. Ecco alcune notizie, che spero compenseranno il lettore della forzata pesantezza di questo articolo.

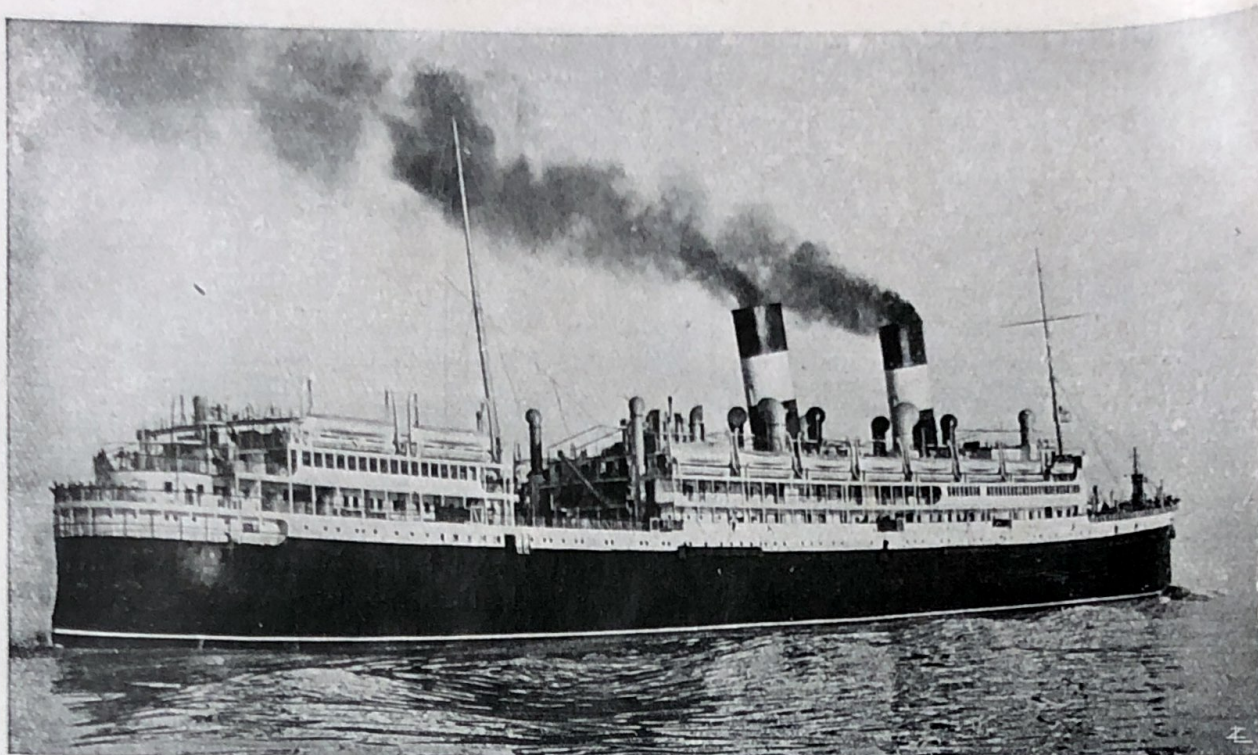
Mentre le ferrovie dello Stato hanno abolito la guardia ai passaggi a livello su linee frequentate da direttissimi a 100 km. l'ora, le nostre leggi non consentono di lasciare aperti i passaggi a livello delle ferrovie secondarie percorse da pochi treni a 50 km. di velocità massima.

Il direttore di una tranvia che aveva fatto la spesa di munire di freno Westinghouse anche i carri merci dovette sudare tre camicie per ottenere il permesso di togliere dai treni il personale prima addetto ai freni a mano.

Dappertutto ormai, sull'esempio dell'America, le vetture elettriche delle tranvie poco frequentate sono servite da un uomo solo, che riscuote il prezzo della corsa o sorveglia che i viaggiatori lo depongano in una cassetta a vetri, e poi manovra. L'*one man car* è ormai diffusissimo e al più si pretende che l'apparecchio di manovra sia munito di quello che gli americani chiamano il «*dead man's grip*», cioè l'uncino dell'uomo morto, consistente in un bottone che il manovratore deve sempre premere mentre la vettura cammina giacchè, se lo abbandonasse, il motore si arresterebbe. Si ha così la garanzia che venendo male al manovratore la vettura si fermi. Senonchè le statistiche dimostrano che i manovratori tranviari godono sempre ottima salute e non si comprende poi perchè debba esser più pericoloso che resti senza guida una vettura tranviaria del fatto consimile che potrebbe avvenire per uno *chauffeur* d'automobile (a proposito: per verificarsi un accidente la vettura tranviaria dovrebbe esser vuota perchè se così non fosse, non mancherà mai un viaggiatore intelligente che, vedendo svenire il manovratore, tiri la funicella del *trolley*).

Ma volevamo dire che in Italia i modestissimi esercizi urbani come quelli di Piacenza, Cremona, Brescia, Vicenza, Verona e altre piccole città ove la vettura porterà sì e no cinque a dieci viaggiatori per volta non hanno neanche pensato a questa eresia dell'uomo solo. Che ci pensino gli americani va bene, ma noi? Il dollaro non val forse venti volte la lira?

FILIPPO TAJANI.

LE TRANVIE PROVINCIALI D'ITALIA.
LA RETE DI NAPOLI.

IL «DUILIO» ALL'INIZIO DEL SUO VIAGGIO INAUGURALE (30 OTTOBRE 1923).

Una nuova affermazione dell'Industria Navale Italiana

IL "DUILIO,,

Il 29 dello scorso ottobre alla presenza di S. E. il Ministro della Marina, Ammiraglio duca Thaon de Revel, ha avuto luogo la cerimonia di inaugurazione del nuovo celerissimo transatlantico di lusso *Duilio* di 27.000 tonn. di spostamento e di oltre 24.000 tonn. di stazza lorda che la Navigazione Generale Italiana ha destinato alla linea del Nord America e che il giorno dopo salpava da Genova per il suo primo viaggio, diretto a New York.

Probabilmente per molti in Italia la notizia della partenza del *Duilio* (che a non grande distanza di tempo dal suo gemello *Giulio Cesare* entra a far parte di quella flotta di grandi transatlantici coi quali il nostro paese si sforza di attuare il vasto programma di costruzioni navali che aveva dovuto sospendere allo scoppiare della guerra europea), non avrà avuto maggiore importanza di una qualunque notizia di cronaca. È certo invece che un interesse ben maggiore essa ha destato oltre Oceano, specialmente tra le nostre numerose colonie di connazionali, dove si conosce quale non disprezzabile fattore di valutazione morale sia per i popoli d'oltre mare una potente flotta di grandi e modernissimi piroscafi e quale importanza abbiano per il nostro risorgimento marittimo questi colossi che portano al di là degli oceani i segni nobilissimi della genialità e del lavoro italiano.

Poichè accade che, mentre in Europa attivissimi sono gli scambi terrestri di passeggieri e di merci tra Nazione e Nazione del continente, nei paesi extra europei invece, eccezione fatta per gli Stati Uniti d'America, le locali correnti di scambio interstatali hanno importanza relativa assai minore e per di più esse, o per convenienza di costo o per assoluta necessità di cose, seguono di preferenza le vie marittime e fluviali anzichè quelle terrestri.

Inoltre se si tien conto che l'Europa e gli Stati Uniti sono tuttora i due maggiori centri di consumo dei prodotti dei vari paesi mondiali, si comprende subito l'importanza che i popoli extra europei annettono ai tra-

sporti marittimi e la conoscenza che in essi si ha di tutto quanto concerne le linee di navigazione che fanno capo ai rispettivi paesi e l'interesse col quale si segue il loro sviluppo ed il loro miglioramento.

Prima che il conflitto europeo venisse a sconvolgere il vecchio ordine di cose il nostro paese, nonostante l'inferiorità dei mezzi, aveva cercato di difendere come meglio poteva la sua posizione nell'industria dei trasporti marittimi dei passeggieri ed anzi non pochi dei nostri piroscafi adibiti alle linee d'oltre atlantico eran citati ad esempio per il trattamento veramente signorile e cordiale che essi vi trovavano. Inoltre i nostri armatori, decisi ad affrontare con adeguata potenz di materiali la lotta per assicurare alla bandiera italiana una posizione di preminenza nei servizi facienti capo al Mediterraneo, avevano pure concepito ed in parte iniziato un grandioso programma di costruzioni navali che ci avrebbe certamente messi in grado di sostenere con vantaggio l'aspra concorrenza estera. La guerra venne però a paralizzare ogni attività e se dopo l'armistizio, fino a poco tempo fa, nonostante le perdite subite dal nostro naviglio e l'intenso sfruttamento cui era stato sottoposto quello superstite, adoperato come flotta ausiliaria, noi sapemmo ancora difendere con onore il nostro buon nome, ciò si deve in gran parte agli sforzi ed alla grande perspicacia dei dirigenti le nostre Società di Navigazione che seppero sfruttare in forma veramente geniale gli scarsi mezzi di cui ancora disponevano, come pure alle mirabili doti ed all'abnegazione della nostra meravigliosa gente di mare la quale, nonostante il germe di ribellione che si cercava di inocularle in Patria, si adoperò in mille modi per moltiplicare l'efficienza delle navi e per far dimenticare, col tratto [illegible]e e delicato, ogni eventuale manchevolezza. Ed il risultato pratico fu questo: che, nonostante la nostra inferiorità di mezzi, i transatlantici italiani si videro ancora in parte conservato dai passeggieri di classe l'antico favore, mentre erano poi addirittura preferiti dai tedeschi e dagli austriaci perchè essi vi erano accolti e trattati con quella cavalleresca generosità che è propria della nostra gente. Nel trasporto degli emigranti sapemmo poi raggiungere anche qualche buona posizione e da recenti dati statistici del governo degli Stati Uniti rileviamo anzi come la sola Navigazione Generale Italiana, la quale figura alla testa delle Compagnie che nel 1922 sbarcarono maggior numero di emigranti nel porto di New York, *con 13 viaggi di meno* della potente Cunard Line, abbia trasportato 19.609 passeggieri di terza contro 17.573 trasportati dalla Società concorrente inglese, che subito la segue nella classificazione.

Nel Mediterraneo poi, per la scomparsa della concorrenza austriaca e tedesca, sapemmo anche prevalere nel trasporto dei passeggieri di classe e nei viaggi di ritorno da New York; tanto la Navigazione Generale Italiana quanto il Lloyd Sabaudo si affermano pure in modo brillante contro varie potentissime Compagnie estere.

Così mentre vi era in Italia chi si perdeva tra le nubi di vaghe utopistiche ideologie sociali che or è un anno furono rapidamente fugate dal sano realismo del nostro popolo, la tenacia dei nostri armatori combatteva le aspre battaglie della concorrenza marittima internazionale e le sosteneva senza particolari aiuti, senza speciali appoggi, solo sorretta dalla tenace volontà di vincere e dal desiderio di portare le nostre vecchie gloriose navi, ancora tutte piene del fremito della lotta sostenuta contro l'insidia nemica, ad affermare nei tumultuosi porti d'oltre oceano il nostro diritto alla vita e la potente forza rigeneratrice della nostra razza.

Tutti raccolti in un febbrile lavoro di ricostruzione, intessuto di audacie, di sacrifici e di rinuncie, essi pensavano a sostituire le unità scomparse con più moderni e più lussuosi piroscafi in modo da non lasciarsi schiacciare da quelle Nazioni che di noi più ricche, avevano pure avuto il beneficio di grosse spoglie tedesche.

E così mentre il gruppo che fa capo alla Navigazione Generale Italiana, che durante il conflitto aveva perduto ben 14 dei suoi migliori transatlantici, oltre a 18 piroscafi da carico, affrettava l'allestimento del *Giulio Cesare* e del *Duilio*, dopo aver messo in servizio il transatlantico *Colombo* di 16.000 tonn. di spostamento ed il Lloyd Sabaudo armava quei due colossi del mare che coi nomi di *Conte Verde* e *Conte Rosso* ricordano le generose imprese e le sapienti audacie di Amedeo VI ed Amedeo VII di Savoia, la Sitmar destinava ai viaggi del Mediterraneo il rapi-

IL GRANDE SALONE DI MUSICA DELLA CLASSE DI LUSSO DEL «DUILIO».

do e lussuoso *Esperia* ed altre Società Armatrici affrettavano pure lo svolgimento del loro programma impostando una numerosa serie di rapidi piroscafi minori, del così detto « tipo misto ».

Per apprezzare lo sforzo compiuto nella costruzione dei grandi transatlantici di lusso dalle nostre Società di Navigazione le quali devono soltanto alla loro iniziativa ed alle loro risorse la sostituzione del tonnellaggio perduto durante la guerra, basta gettare uno sguardo sul quadro in cui con la scorta dei dati del Lloyd's Register del 23-24, abbiamo riassunto quanto si è fatto nel dopo guerra nella costruzione di piroscafi da passeggieri di stazza superiore alle 15 mila tonnellate.

Da 15 a 16 mila tonn.

Massilia (tonn. 15147 - anno 1920); Armatore: C.ie Sud Atlantique.

Veendam (tonn. 15450 - anno 1923); Armatore: Holl Amer. L.

Vollendam (tonn. 15434 - anno 1922); Armatore: Holl Amer. L.

Da 16 a 17 mila tonn.

Doric (tonn. 16600 - anno 1922); Armatore: Oceanic Steam Nav. Co. (White Star Line).

Tirrenia (tonn. 16243 - anno 1922); Armatore: Cunard Line.

California (tonn. 17000 - anno 1923); Armatore: Anchor Line.

Cameronia (tonn. 16365 - anno 1920); Armatore: Anchor Line.

Tuscania (tonn. 16991 - anno 1922); Armatore: Anchor Line.

Montclare (tonn. 16314 - anno 1922); Armatore: Canadian Pacific S. S. Co.

Montrose (tonn. 16402 - anno 1922); Armatore: Canadian Pacific S. S. Co.

Moldavia (tonn. 16277 - anno 1922); Armatore: Peninsular & Oriental S. Nav. Co.

Mongolia (tonn. 16385 - anno 1923); Armatore: Peninsular & Oriental S. Nav. Co.

Markunda (tonn. 16227 - anno 1920); Armatore: Peninsular & Oriental S. Nav. Co.

Reliance (tonn. 16798 - anno 1920); Armatore: United American Lines.

Pittsbourg (tonn. 16322 - anno 1922); Armatore: International Nav. Co. (American L.).

Da 17 a 18 mila tonn.

Transilvania (tonn. 17250 - anno 1921); Armatore: Anchor Line.

Resolute (tonn. 17258 - anno 1920); Armatore: United American Lines.

Da 18 a 19 mila tonn.

Samaria (tonn. 18500 - anno 1921); Armatore: Cunard Line.

Conte Rosso (tonn. 18017 - anno 1922); Armatore: Lloyd Sabaudo.

Conte Verde (tonn. 18383 - anno 1923); Armatore: Lloyd Sabaudo.

Ohio (tonn. 18940 - anno 1923); Armatore: Royal Mail Steam Packet Co.

Da 19 a 20 mila tonn.

Franconia (tonn. 20000 - anno 1923); Armatore: Cunard Line.

Laconia (tonn. 19680 - anno 1922); Armatore: Cunard Line.

Scythia (tonn. 19730 - anno 1920); Armatore: Cunard Line.

Orama (tonn. 20000 - anno 1923); Armatore: Orient Steam Nav. Co.

Da 20 a 21 mila tonn.

Maloia (tonn. 20700 - anno 1923); Armatore: Peninsular & Oriental S. Nav. Co.

Mooltam (tonn. 20700 - anno 1923); Armatore: Peninsular & Oriental S. Nav. Co.

Da 21 a 22 mila tonn.

Empress of Canadà (tonn. 21517 - anno 1922); Armatore: Canadian Pacific S. S. Co.

Albert Ballin (tonn. 22000 - anno 1922); Armatore: Hamburg Amerika Linie.

Deutschland (tonn. 22000 - anno 1922); Armatore: Hamburg Amerika Linie.

Giulio Cesare (tonn. 21657 - anno 1921); Armatore: Navigazione Generale Italiana.

Da 23 a 25 mila tonn.

Duilio (tonn. 24100 - anno 1923); Armatore: Navigazione Generale Italiana.

Da 25 a 30 mila tonn.

Belgenland (tonn. 27137 - anno 1917); Armatore: International Nav. Co. (American L.).

Da 30 a 40 mila tonn.

Paris (tonn. 34569 - anno 1921); Armatore: C.ie G. Le Transatlantique.

Homeric (tonn. 34356 - anno 1922); Armatore: Oceanic Steam Nav. Co. (White Star L.).

Oltre 40 mila tonn.

Majestic (tonn. 56551 - anno 1921); Armatore: Oceanic Steam Nav. Co. (White Star L.).

Berengaria (tonn. 52226); Armatore: Cunard Line. (Ex tedesco *Imperator*).

Leviatan (tonn. 59957 - anno 1914); Armatore: United States Shipping Board. (Ex tedesco *Vaterland*).

Dai dati riportati non solo balza alla vista la parte preminente presa dalle nostre Società nella costruzione di piroscafi ad alto tonnellaggio, ma risulta pure che il nostro *Duilio* occupa il *14° posto,* per ordine di stazza, tra i maggiori transatlantici del mondo.

Però una classificazione che si fondasse soltanto sulla stazza risulterebbe evidentemente troppo semplicista perchè assai vari e complessi sono i fattori che entrano in giuoco per determinare il valore assoluto e relativo di una nave rispetto ad un'altra. Il giudicare un transatlantico unicamente dalle sue dimensioni equivarrebbe a valutare la bontà di un albergo moderno dal numero di camere di cui dispone.

Chi ha visitato il nostro *Duilio* ed ha potuto stabilire un confronto con altri piroscafi esteri avrà certamente constatato con un vivo senso di soddisfazione come esso non abbia proprio nulla da invidiare ai suoi maggiori confratelli moderni. Anzi avrà anche potuto dedurre che in esso si trovano dei perfezionamenti tecnici ed un complesso di decorazioni e di arredamenti così fini, delicati ed armonici che invano si cercherebbero in altri transatlantici di mole ben maggiore. Gemello del *Giulio Cesare* così brillantemente descritto in ogni suo più minuto particolare da L. V. Bertarelli nel fascicolo de *Le Vie d'Italia* del giugno 1922, si può dire che nelle sue linee generali tecnico-costruttive esso è una riproduzione del primo, perfezionato però in molte sue parti in seguito a risultati d'esperienza e ai più recenti progressi dell'ingegneria navale.

Costruito interamente nei Cantieri Ansaldo di Sestri Ponente esso misura 200 m. di lunghezza per 24 di larghezza e 28 di altezza totale fino al ponte delle lance e nonostante le sue 27.000 tonn. di spostamento riveste una tale snellezza di forme che ricorda gli agili e svelti profili sfuggenti di quei nostri velocissimi « caccia » che quasi sembrano *scivolare* sul mare nella loro corsa sfrenata.

Provvisto di quattro turbine a vapore della potenza complessiva di 25 mila HP azionanti indipendentemente l'una dall'altra quattro eliche, è stato dotato di caldaie con focolare riscaldato a *nafta* anzichè a carbone, cosa questa che oltre al diminuire il prezzo di costo del cavallo-ora effettivo e ad aumentare la capacità di carico del vapore, evita pure ai passeggieri le ben conosciute noie e gli inconvenienti che loro derivano quando il piroscafo deve sostare per « far carbone » nelle stazioni di rifornimento.

Caratteristica tanto nel *Giulio Cesare* quanto nel *Duilio* è la linea della poppa, profilata in modo molto analogo a quello delle grandi navi da battaglia, che consentendo una razionale distribuzione delle eliche ha permesso di eliminare le forti vibrazioni dovute alla loro rotazione.

UNA DELLE GALLERIE DELLA CLASSE DI LUSSO DEL «DUILIO».

Tali vibrazioni, che talora raggiungono la intensità di veri e propri scuotimenti e fan tremare tutta la poppa e si accentuano in modo speciale quando il mare agitato imprime al piroscafo quel movimento di « beccheggio » che spopola i ponti ed inchioda molti viaggiatori nelle loro cuccette a meditare sulla sensibilità dello stomaco umano, non solo riescono assai moleste ai passeggieri di Seconda classe cui è riserbata la poppa, ma nuociono pure alla stessa robustezza del piroscafo per la ben nota legge fisica degli « sforzi ripetuti » studiata dal Voehler e da lui messa in formula. E per dare allo scafo maggiore elasticità ed attenuare gli effetti degli sforzi di flessione cui è sottoposto un piroscafo in mare agitato, si sono pure muniti i ponti superiori di opportuni *giunti di dilatazione* per modo che questi venendo frazionati nel senso della lunghezza in tre parti distinte non affaticano lo scafo nei movimenti di beccheggio.

Le prove di macchina e successive prove di collaudo fatte con mare molto agitato hanno poi messo in luce la meravigliosa stabilità della nave, coefficiente questo che oltre al costituire un indice delle sue qualità nautiche sarà grandemente apprezzato da tutti quei viaggiatori che sorridono al mare finchè il bastimento sta fermo ma che cominciano a sentirsi inumidire la fronte da quel caratteristico sudor freddo che suol precedere.... i grandi sconvolgimenti dello stomaco.

Come velocità poi il *Duilio* si è classificato tra i più rapidi transatlantici mondiali essendo riuscito a raggiungere i 21,48 nodi all'ora, pari a circa 40 km. (1).

---

(1) Secondo le informazioni radiotelegrafiche trasmesse giornalmente dal *Duilio* alla sede di Genova della Navigazione Generale Italiana le velocità medie raggiunte durante la traversata transoceanica furono le seguenti: 1º giorno - miglia marine 19,20; 2º, 19,70; 3º, 19,70; 4º, 19,78; 5º, 19,78; 6º, 20,10; 7º, 19,84; 8º, 19,47 (corrente del Golfo contraria). Il 9 novembre alle ore 15 (nono giorno di navigazione) il *Duilio* entrava nell'Ambrose Channel, potendosi con ciò considerare terminato il suo viaggio *oceanico*.

Per quanto si riferisce alla capacità d'alloggio notiamo che il *Duilio* può trasportare ben 1700 passeggieri suddivisi nella classe di lusso, nella seconda classe, nella seconda classe economica e nella terza classe. Esso più che un mastodontico albergo galleggiante viene quindi a costituire un vero e proprio complesso di alberghi di categoria diversa e con diversa clientela i quali pur dipendendo tutti da un'unica amministrazione centrale hanno però ciascuno una perfetta e minuziosa organizzazione propria, con servizi e personale distinto. Confrontando poi la capacità d' alloggio del *Duilio* con quella di un gruppo di grandi alberghi moderni, rileviamo che a controbilanciare i 953 letti della sua classe di lusso, della seconda e della seconda economica non bastano neppure i 920 letti di cui dispongono il «Grand Hôtel», l'«Excelsior» e l'«Hôtel del Quirinale» di Roma riuniti insieme, mentre poi restano pur sempre al suo attivo 600 letti per passeggieri di terza classe oltre a 128 sale da bagno.

Veramente degno di nota e tale da soddisfare le esigenze dei più raffinati è poi tutto l'arredamento della classe di lusso. Lo squisito gusto artistico della Casa Ducrot, che si era così brillantemente affermato nella decorazione del *Giulio Cesare,* ha assunto nel *Duilio* ancora più raffinati perfezionamenti svolgendo i vari temi con una delicatezza così squisita che assai spesso richiama alla mente i più puri esempi dell'arte decorativa italiana. Ed il senso d'arte cui i dirigenti la Navigazione Generale Italiana hanno voluto che s'ispirasse tutto l' arredamento del *Duilio* è tanto più degno d'encomio in quanto che uno di questi transatlantici sui quali s'avvicendano tanti viaggiatori e tanti visitatori stranieri può avere per la nostra industria e per la messa in valore della nostra produzione effetti pratici forse più vasti di una qualunque esposizione regionale di arte decorativa e può indurre qualche impenitente denigratore esotico della nostra razza a meditare sulle mirabili doti artistiche del millenario spirito nostro e sull'ardimentoso risveglio del nostro paese.

Chi visitando i vari saloni e gli appartamenti privati che si succedono negli ampi ponti superiori del *Duilio* si sofferma ad esaminare la decorazione e la pura interpretazione di stile ispirata a quel periodo artistico che va dal XVI secolo alla metà del XVIII ed osserva come tutto è intonato all'ambiente generale, rileva subito quale armonia di pensiero abbia guidato questo complesso di lavoro in cui ogni particolarità ed ogni dettaglio rivela il senso di una comprensione d'insieme vasta e sicura.

La riquadratura delle porte eseguite in legno intagliato od in marmo a venature delicate, la finezza delle tinte delle laccature o la pacatezza delle dorature opportunamente invecchiate, i mobili severi, i fini arazzi, le pitture e l'ottima distribuzione della luce diffusa da lucernari in ferro battuto del Mazzucotelli, adorni di vetri istoriati, conferiscono ai principali ambienti quel severo carattere di composta signorilità che fa pensare alle grandi sale nobiliari dei vecchi palazzi patrizi e rompono in modo definitivo con la tradizione di maniera delle abusate linee dell'architettura navale. La decorazione e l'arredamento del grande salone da pranzo della classe di lusso, in puro stile del '700, come pure quella della Sala di musica e delle due gallerie che conducono alla vasta *hall* centrale, ove una ricca fontana decorativa di Domenico Trentacoste getta un allegro zampillo di limpida acqua in una vasca contornata di felci e muschi, sono tutto un felice ritorno al puro stile dell'epoca al quale sono stati ispirati ed una riproduzione fedele di antichi modelli cui ha saputo pure intonarsi il Mazzucotelli che coi ferri battuti delle ringhiere e dei lucernari ha fuso in una felice concezione la maestria dell'artefice colla gentilezza dell'artista.

A purezza di stile, a grande freschezza ed armonia di linee sono anche intonate le due salette da pranzo riservate, dai grandi pannelli in seta dipinta a fiori ed uccelli di ispirazione cinese, nonchè gli appartamenti privati i quali, pur essendo composti da un complesso di cabine e locali assai diversi l'uno dall'altro nei particolari dell'arredamento, sono però mantenuti in armonia con l'insieme della decorazione dei saloni centrali. E questi appartamenti provvisti di tutti i comodi e di tutte le ricercatezze e che sembrano fatti apposta per allontanare l'impressione di trovarsi sopra un transatlantico, sono come delle vere piccole oasi di intimità e di pace nella rumorosa vita di bordo, ove l'anima stanca può isolarsi nei ritorni nostalgici di lontani ricordi.

LA CARATTERISTICA SALETTA PEI BIMBI SUL «DUILIO».

Austero nel suo insieme del più puro Rinascimento italiano, con le pareti ed i soffitti in noce scolpita, i piccoli tavoli dalle forme più varie riproducenti modelli dell'epoca ed il caminetto in pietra dura intagliata è il Bar, luogo preferito di riunione di coloro che usano ingannare gli ozii delle traversate con un'onesta «partita».

Più luminoso, più sorridente di una sana e spensierata allegria è invece l'angolo del piroscafo riserbato ai bimbi e costituito dalla saletta da pranzo in puro stile Olandese, cui conferiscono un fresco senso di gaiezza le lisce sagomature dei rivestimenti ed i toni dei dipinti del Gregorietti riproducenti le peripezie di Pierrette nella nota favola del Lafontaine «Pierrette et le pot au lait».

La grande fontana decorativa del Trentacoste, il bel dipinto del De Maria Bergler, i camini in marmo di Serravezza con soprastanti pannelli decorativi del Gregorietti e del De Maria, i due magnifici quadri del Mayer e del Zagoskin collocati nel salone di musica, i fini mobili ricoperti da ricche stoffe o da ricami a piccolo punto, costituiscono infine un insieme di opere che, nel completare l'arredamento degli ambienti, mantengono loro una tale impronta di sobrietà artistica che forma la particolarità più saliente del *Duilio*, conferendogli un carattere di signorilità non comune.

Anche la seconda classe non è meno fornita della prima di locali ampi, spaziosi e riccamente arredati e non sono molti i transatlantici stranieri che dispongano nella loro Prima di saloni da pranzo, di sale di musica e conversazione, di giardini d'inverno, di passeggiate all'aperto e di verande così ampie e con decorazioni così ricche come quelle della Seconda del nostro *Duilio*.

Lo stile che predomina in tutte le decorazioni è quello della fine del '700 e tutti i dettagli dell'epoca vi sono stati studiati con scrupolosa cura e con squisito buon gusto.

Nè mancano le opere d'arte perchè un soffitto dipinto dal Gregorietti, un magnifico quadro di Ettore Maria Bergler ed un bel pannello decorativo del Padovani attestano l'ampio criterio con cui la Navigazione Generale Italiana ha voluto che fosse arredata anche questa classe.

Per le borse più modeste vi è poi una *Seconda Economica* con cabine da quattro e sei posti ognuna, provviste di lavandini con acqua corrente ed arredata con tante comodità e così meticoloso senso di sana pulizia che proprio nulla ha da invidiare alle Seconde di altri transatlantici. Essa è distribuita su quattro ponti ed anche i passeggieri di questa classe hanno a loro disposizione un vasto spazio all'aperto, un comodo ed allegro salone da pranzo, una sala da fumare, una speciale sala di conversazione per le signore ed un vestibolo.

È questa la classe che nel desiderio dei nostri armatori dovrebbe un giorno sostituire la terza, quando gli emigranti avranno acquisite quelle doti di ordine e di pulizia che consentano di mettere a loro disposizione comodità maggiori con poca differenza di spesa, senza obbligare le Società a sostenere dopo ogni viaggio oneri non indifferenti per riparare i danni causati dai passeggieri.

Chiunque abbia viaggiato su un grande transatlantico e si sia soffermato ad osservare gli usi e le abitudini dei vari emigranti non avrà potuto fare a meno di rilevare come pur tra il comune denominatore della miseria esistano delle differenze sensibili e talora notevoli tra l'amore e la repulsione che per la pulizia nutrono i vari popoli d'Europa o le varie regioni d'Italia. Non vogliamo istituire qua confronti che potrebbero riuscire odiosi, ma a meno di non voler chiudere gli occhi di fronte alla realtà per un malinteso senso d'orgoglio nazionale, si deve forzatamente constatare che se il nostro popolo ha dietro di sè altri popoli che gli rivendicano il primato.... dell'idrofobia e del disordine personale è però anche abbastanza lontano da quelli per i quali miseria e sporcizia non sono fortunatamente sinonimi. Ed anche un'altra constatazione avrà dovuto fare con un leggero senso di amarezza, ed è che i nostri emigranti, dopo essere stati all'estero per un certo periodo di tempo, ci ritornano in patria con altro amore per l'ordine e la pulizia. E questo ci spiega le atroci ironie ed i pungenti sarcasmi che sovente ascoltiamo oltre oceano sulle abitudini di casa nostra.

Con tutto questo l'emigrante italiano, specialmente quello della classe agricola, è però accolto in America, segnatamente in quella del Sud, con grande benevolenza e simpatia ed è considerato superiore a qualunque altro, per intelligenza, amore al lavoro e disciplina.

Ricordo anzi a questo proposito che il dott. Carlos Penafiel, di Rio de Janeiro, in un suo studio comparativo sull'emigrazione in Brasile scriveva or non è molto che « *il contadino italiano è stato un vero tesoro d'energia per la messa in valore della terra brasiliana* » e dimostrava pure l'influenza benefica che per i brasiliani può avere la nostra emigrazione e l'incrocio con la nostra razza per la formazione di un *naturale* e *spontaneo* senso estetico che oggi sembra patrimonio quasi esclusivo del nostro popolo.

Ma se le menti superiori del Sud America giudicano la nostra emigrazione dai germi benefici che essa può dare nel presente e produrre nell'avvenire, la gran massa del popolo si sofferma però troppo spesso alle sole apparenze e si forma quindi dei nostri connazionali e della loro patria d'origine un concetto che spiega la cura con la quale certi figli di italiani cercano sovente di nascondere la loro genesi.

Amare verità, ignote in gran parte a chi vive in Italia ma familiari invece a tutti coloro che han vissuto in America e che non di rado hanno sofferto udendo i figli chiamare « gringos » i loro padri italiani. Ed è per questo che tutto quanto noi faremo per elevare il tenore di vita del nostro popolo, per ispirargli una più alta coscienza di se stesso e per dargli l'abitudine della proprietà personale, contribuirà a valorizzare sempre più la nostra emigrazione ed a eliminare le cause che, sia pure a torto, spingono i figli dei nostri emigranti a disconoscere la terra dove nacquero i loro padri.

Nonostante quanto abbiamo esposto e nonostante l'incognita che le si presenta davanti in fatto di spese di riparazione e manutenzione, la Navigazione Generale Italiana ha però voluto che anche la terza classe del *Duilio* venisse costruita con nuovi criteri e provvista abbondantemente di ogni comodità. Essa ha quindi fatto costruire cabine separate a sei posti per 180 emigranti

UNA DELLE SONTUOSE GALLERIE DELLA CLASSE DI LUSSO DEL «DUILIO».

che verranno ripartite di preferenza tra le donne o tra chi viaggia con la famiglia, senza che questo importi un supplemento di spesa. Inoltre ha messo a disposizione dei viaggiatori di terza classe spaziosi e ben aerati locali ed un sufficiente numero di capaci lavandini, di bagni e di docce con acqua calda e fredda.... nella speranza che tutti se ne servano senza economia.

Una grande sala da pranzo con tavoli e sedili radunerà i passeggieri all'ora dei pasti e permetterà loro di prendere le refezioni con comodità, evitando così il doloroso spettacolo che si suol osservare sui vecchi piroscafi.

Particolare interessante e che sarà indubbiamente apprezzato nel suo giusto valore da chiunque abbia compiuto dei viaggi transoceanici è l'Ufficio di Informazioni e Turismo di cui la Navigazione Generale Italiana ha voluto dotare tanto il *Duilio* che il *Giulio Cesare*. Organizzato sul modello delle grandi Agenzie di Viaggi, esso è provvisto di un'abbondante biglietteria internazionale e di ogni sorta di materiali d'informazione sul turismo, sugli alberghi, sui luoghi di cura, ecc. Tale ufficio, oltre a portare un utile contributo al movimento dei forestieri in Italia, costituisce pure un vantaggioso collegamento tra la nave ed i vari servizi terrestri ed eviterà al viaggiatore non poche noie e perditempi. Esso è pure sede di un Consolato Navale del Touring Club Italiano.

Coi dati indicati alle pagine 1353-1354 e redatti sulla scorta delle cifre pubblicate dal Lloyd's Register abbiamo cercato di mettere in evidenza lo sforzo compiuto dal nostro paese nella costruzione dei grandi transatlantici e l'onorevole posizione da noi ora conquistata tra le maggiori nazioni concorrenti. Però i dati di tale tabella non lumeggiano che una sola parte del nostro sforzo il quale in realtà è molto più complesso e più grande di quello che da essa non risulti.

Dietro la flotta dei nuovi transatlantici coi quali i nostri armatori si accingono a contendere tenacemente il terreno alla concorrenza straniera, esiste infatti tutta una vasta e complessa organizzazione commerciale e finanziaria ed un importante servizio di trasporti ausiliari, di impianti complementari e di officine che se anche sfugge all'attenzione dei più non cessa però con questo di adempiere alla sua vitale funzione di centro motore e regolatore dei movimenti dei transatlantici.

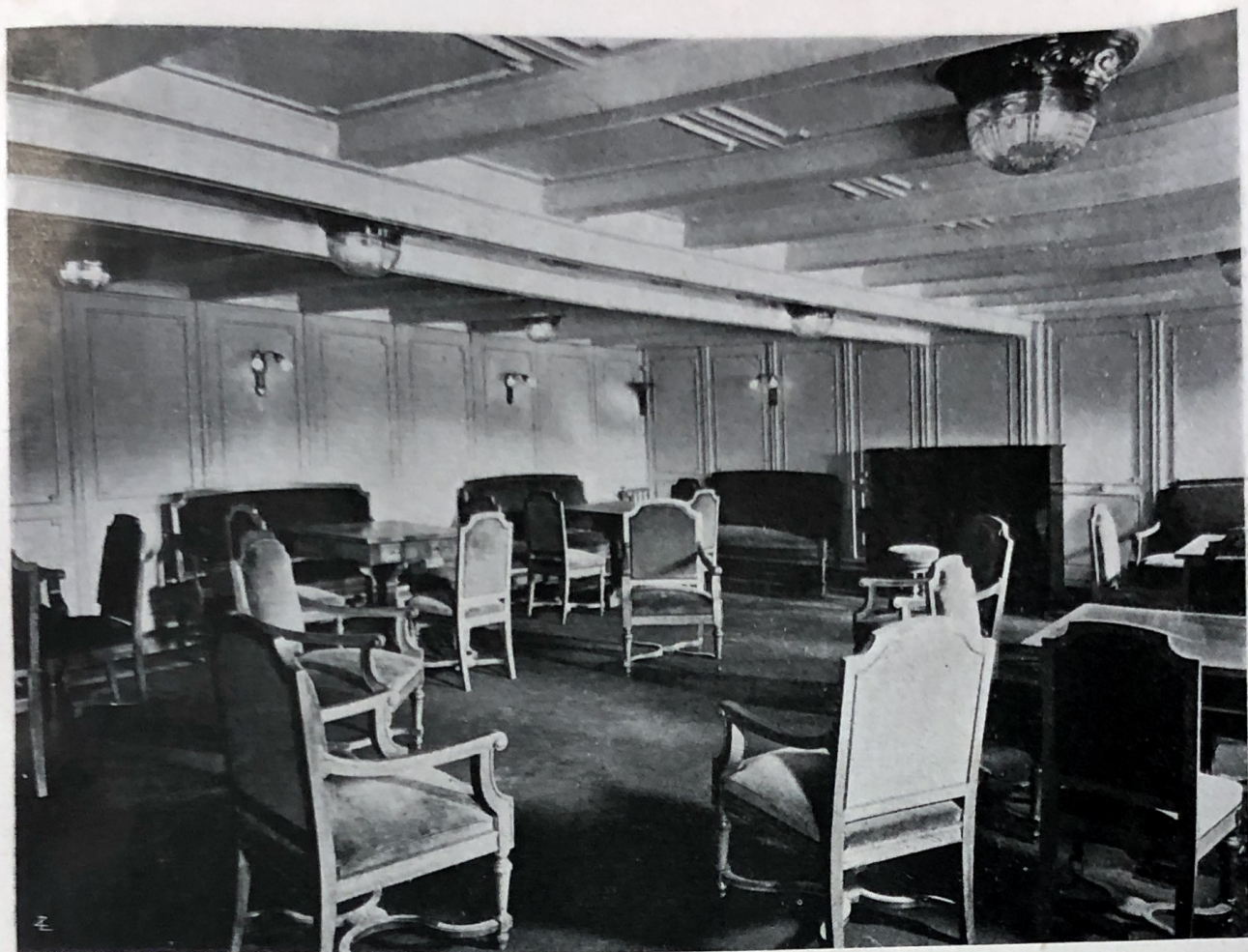
Perchè in fin dei conti una flotta di piroscafi adibita al trasporto dei passeggieri è una entità che al pari di un esercito o di un'armata ha bisogno di essere diretta, manovrata e dislocata con elevato criterio di strategia commerciale per poter affrontar con speranza di successo le aspre battaglie della concorrenza e che non meno dei primi ha bisogno di tutto un ben regolato servizio di rifornimenti ed approvvigionamenti.

Inoltre siccome essa è lo *strumento di lavoro* che deve servire per assicurare un certo utile al capitale impiegato è necessario che il servizio di rifornimento e manutenzione venga fatto coi criteri della più rigida economia, cercando di eliminare fin dove è umanamente possibile tutte le cause che possono influire sull'elevazione dei costi. Di qui la necessità o per lo meno la grande utilità di una flotta ausiliaria di navi da carico per il rifornimento delle materie prime e di una adeguata organizzazione portuaria ai capi linea ed in determinati punti intermedi, con magazzini, rimorchiatori, ecc. per rifornire i transatlantici di carbone e di viveri senza dovere subire ritardi od imposizioni di speculatori, come pure di un'estesa e ben organizzata rete di uffici succursali e di agenzie per gli acquisti e per assicurarsi l'indipensabile affluenza di passeggieri e di merci.

E bisogna riconoscere che anche sotto questo punto di vista i nostri armatori hanno saputo dar prova di vasta concezione e di rapida esecuzione, perchè erano appena cessate le ostilità quando essi misero mano a rifare, ampliare e perfezionare, tanto all' interno quanto all'estero, tutta la loro organizzazione commerciale ed ausiliaria prendendo tutte le loro decisioni con così sicura prontezza e coraggio che oggi essi possono guardare l'opera loro con legittimo orgoglio anche se qualche volta, sotto l'imperio del momento, hanno dovuto prendere determinazioni e procedere ad acquisti che, procrastinati, sarebbero forse riusciti più vantaggiosi.

E così mentre la Navigazione Generale Italiana accelerava l'entrata in servizio del *Giulio Cesare*, del *Colombo* e del *Duilio* e decretava un aumento di capitale di altri 150 milioni per completare la flotta dei suoi grandi transatlantici, acquistava pure ben 11 vapori da carico per un totale di 103.100 tonn. per il servizio di rifornimento. Inoltre riordinava tutta la sua organizzazione commerciale, creando una vasta rete di Uffici propri e di Agenzie sotto il suo diretto controllo nelle principali città dell'interno e dell'estero, estendendo pure la sua attività in nuovi paesi, fin allora monopolio di Compagnie estere.

L'organizzazione portuaria ed i servizi di rifornimento di combustibile venivano anche curati in modo speciale e tale da garantire l'autonomia di questi servizi nei porti principali, assicurandosi, ove era possibile, stazioni marittime proprie, come a New York, e costituendo grandi depositi di carbone a Genova, Napoli, Dakar e Buenos Aires, tutti rifornendoli col proprio naviglio e tutti dotandoli di macchinario modernissimo di carico e scarico. Il problema degli acquisti diretti dei generi di consumo nei centri produttori, con relativo servizio di provveditoria a Napoli, Buenos Aires e New York venne pure da essa affrontato e risolto rapidamente e mentre dava vita ad un sistema bancario collaterale per sostenerla nelle sue complesse operazioni, si interessava pure nel Cantiere navale di Baia (Napoli) e creava un proficuo sistema di assicurazioni in proprio.

Tutto questo fiorire di iniziative e di organizzazioni marittime, tutti questi sacrifici affrontati dalle nostre Società Armatrici senza aiuto estraneo ed in un periodo in cui il capitale quasi si ritraeva timoroso dagli investimenti industriali, ci dimostra che se vi è in Italia un'industria che ha saputo affrontare con coraggio, con audacia talora, il problema della nostra ricostruzione economica, quest'industria è precisamente quella della navigazione la quale ha sviluppato il proprio programma con perseveranza e con fede, nonostante le competizioni interne, la svalutazione della moneta e la continua incognita dei cambi. E mentre la maggior parte dei

LA SALA DELLE SIGNORE NELLA 2ª CLASSE ECONOMICA DEL «DUILIO».

nostri industriali o per eccesso di prudenza o per insufficiente cognizione dei mercati esteri o per mancanza di una vasta e sicura visione commerciale si lasciava portar via da altre nazioni nell'immediato dopo guerra importanti e ricchi centri di consumo extraeuropei, che, per l'importanza e l'influenza che vi hanno acquistata le colonie italiane, potevano essere ottimi clienti del nostro paese, gli armatori invece si presentarono pieni di ardire a contendere il terreno proprio là dove più aspra si intravvedeva la lotta e più accanita la concorrenza per non lasciare che altri si avviasse indisturbato anche nell'industria dei trasporti dei passeggieri verso quella supremazia che i pavidi produttori italiani gli avevano lasciato prendere in altri campi.

Sarebbe ingenuo il ritenere che i nostri armatori abbian combattute le loro battaglie con costante successo e senza perdite. Qualche rovescio lo hanno avuto anche loro e dei sacrifici ne hanno dovuto sostenere anche troppi. Ma non si son dati per vinti perchè hanno saputo comprendere che ogni momentanea debolezza sarebbe stata immediatamente sfruttata dagli altri. E chi stando oltre oceano ha potuto seguire da presso la lotta accanita, serrata, tutta intessuta di astuzie e di audacie che si svolgeva tra le varie Società di Navigazione ed ha osservato il tenace ardimento con cui i nostri armatori difendevano le posizioni faticosamente conquistate, non avrà potuto far a meno di ammirare le mirabili doti commerciali e marittime di quella forte e rude razza ligure che attraverso i secoli ha sempre saputo tener fede alle sue gloriose tradizioni marinare e che anche nei periodi più oscuri della nostra storia sempre affermò l'ardire della sua anima gagliarda, sospingendo navi dai suoi scali per tutte le battaglie e per tutti i lidi, fornendo uomini per le più audaci esplorazioni marine e piloti e capitani a tutti i paesi.

Una nuova forza, piena di ardore e di promesse, si è oggi aggiunta a quella dei liguri: quella di Trieste, che pur inviando di preferenza le sue navi lungo le vie dell'Orien-

UNA CABINA A DUE POSTI NELLA 2a CLASSE ECONOMICA DEL «DUILIO».

te si affaccia però con successo anche nei porti d'oltre Atlantico. Di essa e d'altre audaci imprese riparleremo ben presto; ma ci piace fin d'ora di affermare che la loro unione ed i loro fini concordi sapranno certamente ridare un giorno al nostro Paese la sua antica supremazia del mare.

Ing. F. CERRI.

LA "GUIDA DELLA LIBIA,,

Finalmente, dopo numerosi ritardi non imputabili alla nostra buona volontà, si è potuto ultimare la stampa dei due volumi che compongono la *Guida della Libia*. Il ritardo è riuscito a tutto vantaggio dell'aggiornamento della pubblicazione, che si è potuta arricchire di un grande numero di illustrazioni originalissime e di un buon materiale cartografico.

Come è noto, la Guida, stampata su carta di lusso, è divisa in due volumi: il primo, di pag. 270 e con 65 illustrazioni, contiene la descrizione della *Tripolitania;* il secondo, di pag. 260 e con 60 illustrazioni, quella della *Cirenaica*. A ciascun volume è unita una carta della rispettiva regione, alla scala di 1 : 500.000.

La descrizione degli itinerari e delle località principali è preceduta da una trattazione di carattere generale, che potrà interessare non solo chi intenda visitare la Colonia, ma anche chi di essa voglia formarsi un'idea più larga e più sicura di quella che comunemente si abbia. Accanto alle notizie d'ordine nettamente pratico circa tutto quanto riguarda un viaggio in Colonia, si troverà infatti un ampio «sguardo d'insieme» ove sono esposte tutte le «caratteristiche» delle due regioni, da quelle geografiche, geologiche, climatologiche, agricole a quelle etniche ed economiche, dai cenni storici alle notizie relative alle comunicazioni.

La pubblicazione è stata già inviata ai prenotatori. Essa è ora in vendita al prezzo di L. 16 pei Soci; L. 32 per i non Soci. Spesa di spedizione raccomandata nel Regno L. 2,50; Estero L. 4.

In tutte le fasi della maternità i Medici indicano sempre **MAGNESIA POLLI** perchè è purissima e quindi non può causare disturbi o complicazioni.

LA CARTA DEGLI "ALBERGHI MANCANTI„ IN ITALIA

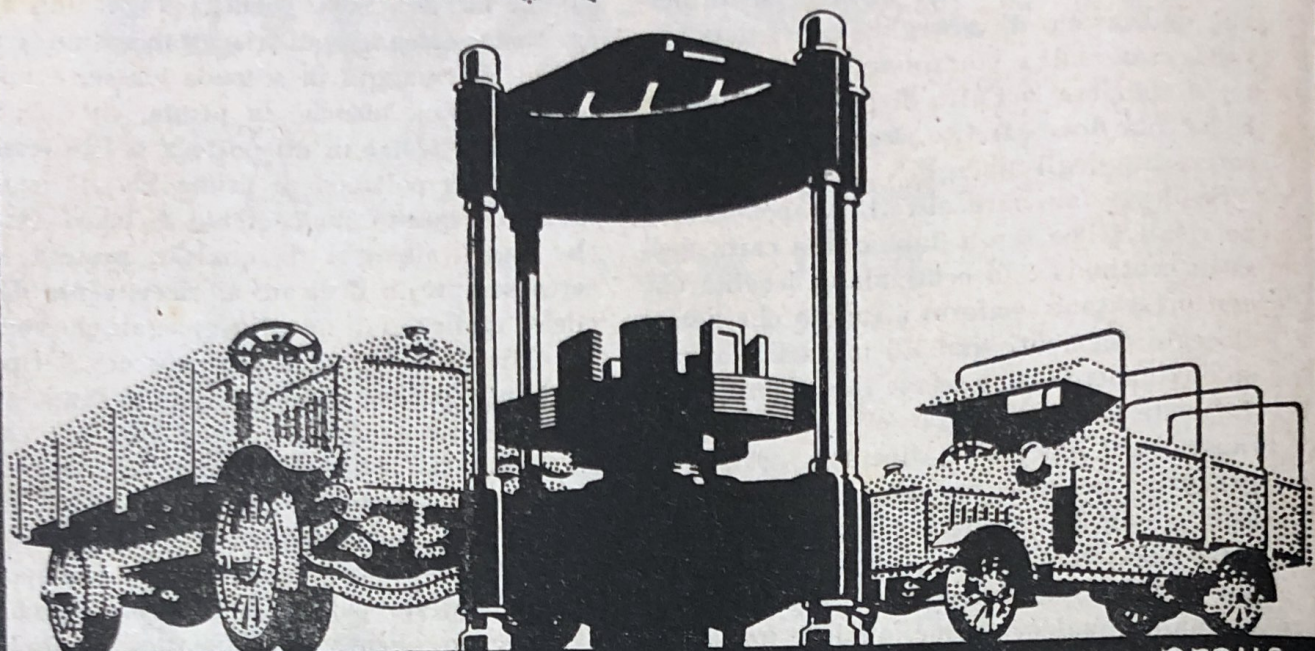
Alcuni anni or sono il nostro confratello di Francia faceva un'inchiesta per accertare quali località avessero gli elementi per essere buone oppure ottime stazioni di soggiorno e di cura, mentre non lo erano semplicemente perchè mancavano di alberghi. Con i dati raccolti, esaminati e controllati scrupolosamente, si compose la Carta di Francia indicante le località dove sarebbe stato opportuno che sorgessero degli alberghi.

Se dovessimo fare altrettanto per l'Italia ne risulterebbe senza dubbio una carta densa di centinaia e di centinaia di località che non presentano conforto alcuno o che hanno alberghi deficientissimi. Ed in particolar modo dovrebbero essere messe in evidenza grandi, medie e piccole città nelle quali la mancanza degli alberghi è diventata ormai leggendaria. Sarebbe un diagramma di belle aspirazioni, di bei sogni, che rimarranno tali per decenni e magari.... per secoli. Meglio quindi limitarsi a segnalare le località dove spunta qualche germe, qualche iniziativa, sia pur timida, o addirittura qualche progetto concreto.

La propaganda svolta dal Touring per la costruzione di alberghi in Italia e di cui ebbe ad interessarsi ripetutamente anche la stampa in relazione specialmente al progettato albergo in Milano, ha messo sul tappeto la questione un po' dappertutto. Ci sono giunte da varie parti parecchie corrispondenze molto interessanti: esse riflettono costantemente il disagio enorme in cui si trovano numerose località, ove si svolgono traffici notevoli o addirittura intensi e quindi molto frequentate da uomini d'affari e da turisti, per la scarsa efficienza alberghiera che ha conseguenze gravi d'ordine economico e morale e magari anche fisico per coloro — e sono molti — che debbono pernottare all'aperto, o in una sala di ristorante o in una sala d'aspetto di stazione. Ma anche quando materialmente riesce a trovare alloggio, accade spesso che il viaggiatore non esaurisca il proprio malcontento; esso permane, e molto vivo. La maggior parte di coloro che viaggiano sono persone che fanno i conti col borsellino: ora se esse non trovano posto negli alberghi semplici, adatti alla loro potenzialità economica, debbono, contro ogni loro desiderio, chiedere ospitalità in alberghi di classe superiore, sostenendo una spesa molto grave. Non importa se vien loro offerto un *comfort* maggiore: non sanno che farsene. Sono clienti paragonabili alla vasta categoria di rispettabilissimi cittadini che viaggia in seconda classe, o magari in terza, anzichè in prima, che si accontenta a teatro di un posto a sedere anzichè di una poltrona di prima fila. Il fenomeno di questo malcontento è tanto vero che negli alberghi di qualche pretesa si cerca sempre di dedicare al ricevimento dei clienti qualcuno di quegli impiegati che hanno doti specialissime nel riconoscere il tipo di cliente, per cui dopo un'occhiata sanno se il postulante è adatto o meno alla loro casa: e sbagliano ben di rado. E se si accorgono che il cliente è di quelli più adatti ad alberghi di classe inferiore, hanno ordine di rifiutarlo anche se vi sono camere a disposizione: questo perchè il Direttore sa che avrebbe un cliente insoddisfatto, il quale non giustifica la maggior spesa col maggior conforto, e se appena gli sarà possibile non si farà più vedere e per giunta farà anche della contropropaganda.

Che se poi il viaggiatore di medio tipo, com'è la gran maggioranza degli uomini di affari e di turisti, ha la fortuna di potersi collocare negli alberghi che si chiamano semplici, trova quasi sempre impianti antiquati, adattati alla meglio in vecchie case d'affitto, che hanno sopportato l'enorme lavoro del periodo di guerra e del dopoguerra senza il più piccolo rinnovamento e quindi non hanno nulla a che fare col concetto moderno di «semplice» e di «pulito».

Tutto questo si legge e si sente in alcune lettere ricevute dal Touring da varie parti: esse però dimostrano talvolta una scarsa conoscenza di quanto può fare il nostro Sodalizio in questo campo. Molti credono che esso possa assumersi direttamente il finanziamento e la costruzione, magari anche l'esercizio, di alberghi. Sarebbe comodo! Il Touring non può essere invece che un suscitatore di energie e di iniziative; può anche dare il suo patrocinio morale, può contribuire allo studio di progetti, ma de-

ve mantenersi costantemente estraneo agli affari.

***

Le difficoltà che si presentano per la costruzione di alberghi sono note a tutti e molto gravi: 1° anzitutto l'inesistenza assoluta o quasi di aree disponibili nelle città; 2° quando le aree esistono hanno prezzi elevatissimi; 3° i capitali si dimostrano quasi sempre diffidenti per gli investimenti alberghieri; 4° la contropropaganda degli albergatori.

Nulla vi è da fare quando non esistono aree adatte, almeno finchè dura l'attuale regime degli affitti, che non consente lo sloggio degli inquilini e quindi l'utilizzazione di aree (ben difficilmente di fabbricati) che potrebbero essere adatte; ben poco quando i prezzi di esse sono eccessivamente cari; qualche cosa invece quando si tratta di far conoscere ed illustrare promettenti iniziative.

I capitali affluiscono sempre verso le imprese buone; se ne esistono può essere còmpito nostro simpatico e gradito di avvicinare a mezzo di questa nostra *Rivista*, che ha una diffusione enorme, domanda e offerta; iniziatori e progettisti a capitalisti. Funzione certo non disprezzabile e che può meglio essere messa in evidenza con qualche esempio.

A Roma l'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche fa quanto può per la ricerca di aree convenienti. Per una di proprietà di un Ente statale si stanno svolgendo trattative, studi e progetti. Quando tutto sarà compiuto, ecco la necessità di mettere in contatto gli iniziatori coi capitalisti. Nessun mezzo più efficace delle *Vie d'Italia*, che sono lette da un pubblco che si conta a centinaia di migliaia.

Ancora: ci consta che a Bologna il costruttore di un grande edificio sarebbe disposto a destinare una notevole parte di esso ad albergo, ma non vuol esserne l'esercente. Cerca quindi la persona o le persone adatte che l'assicurino della gestione dell'azienda che sta per creare, altrimenti rinuncia all'albergo. Vi può essere dimostrazione più evidente dei servigi che può rendere in simili casi la nostra *Rivista?*

L'on. Gay, deputato per Ancona, venne personalmente al Touring a prospettare la situazione alberghiera di quella città: deficientissima come quella di tante altre. E mise in rilievo il rinnovamento avvenuto colà sotto tanti aspetti; l'intensa ripresa dei traffici nel porto; le continue relazioni con Zara. Un nuovo albergo si dimostra veramente indispensabile e presto si formuleranno proposte concrete.

Per Postumia la situazione alberghiera venne recentemente illustrata su questa Rivista dal Presidente del Touring (1). Vi sono tre o quattro alberghi di secondo o terzo ordine, in parte occupati stabilmente e tutte, senza eccezione, le camere private offerte in affitto sono permanentemente accaparrate da impiegati e ufficiali. Un numero irrisorio di letti resta a disposizione del pubblico viaggiante. Eppure le grotte ebbero nel 1923 un passaggio di oltre 80.000 visitatori, cifra che salirà nel '24 ad almeno 100.000 e crescerà continuamente.

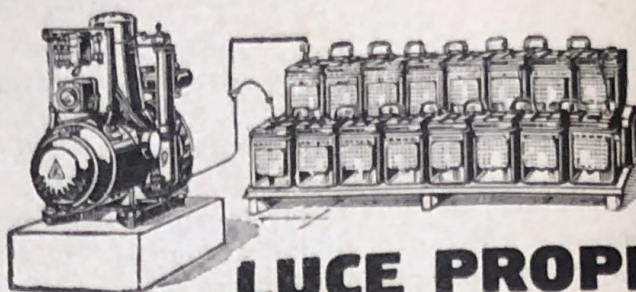
Esiste bensì in Postumia un bell'albergo di 60 o 70 camere, che era di primo ordine, in mezzo ad uno splendido parco, ma durante la guerra fu quartier generale di Boroevic, poi requisito dal nostro Governo e destinato ad Uffici Militari che ancora lo tengono in saldo possesso. Fra qualche anno, quando sarà derequisito, le spese di riattamento e di arredamento saranno assai gravose, per cui si pensa che la costruzione immediata almeno di un albergo d'alloggio sarebbe una lauta speculazione.

La stagione delle Grotte dura da maggio a tutto ottobre, però anche negli altri mesi il movimento dei viaggiatori è sempre attivissimo.

Il Commissario Straordinario (Sindaco) di Postumia è ben disposto a favorire ogni seria iniziativa alberghiera privata, offrendo magari, qualora si presenti un concorrente che disponga delle garanzie morali e tecniche opportune, l'area gratuitamente.

Il Sindaco di Vercelli ci scrive una lettera accorata che vale la pena i riprodurre:

« Nel N. 26 di quest'anno dell'*Illustrazione Italiana*, giustamente si plaude alla bella iniziativa del T. di creare a Milano un albergo modello, ed altrettanto giustamente si deplora che in molte città italiane manchi tuttora un albergo confortevole e decoroso: e si cita il caso di Vercelli, che, possedendolo, dovette cederlo in tempo di guerra al Consorzio Nazionale Risi. La nostra città viene anzi opportunamente incitata a provvedere.

(1) *Vie d'Italia* di ottobre, pag. 1059.

LUCE PROPRIA
CON MEZZI PROPRI
DELCO-LIGHT
Centinaia di Ville, Alberghi, Fattorie, Cascine, Conventi, Case isolate dall'abitato ecc. esistono già in Italia illuminati col nostro sistema
Preventivi gratis a richiesta
"LA NORD-AMERICANA"
MILANO - Via S. Andrea, 5

« Il consiglio invero merita di essere raccolto: ma prima di rivolgersi a privata iniziativa di pura speculazione questa Civica Amministrazione, sollecita del progresso e del decoro della città, preferirebbe allacciare opportune intese con codesto benemerito Ente, per conoscere se e quale parte, sia finanziaria, sia consultiva, sia d'impianto, sia di gestione, esso potrebbe assumersi nel creare in Vercelli un albergo, in proporzioni adeguate all'importanza della città, del tipo di quello che si sta erigendo in Milano, e con quelle sane norme che il Touring lodevolmente raccomanda e divulga, per la comodità dei forestieri e per il buon nome del nostro Paese.

« L'Amministrazione Civica potrebbe ricercare se vi siano in Vercelli edifici che possano prestarsi alla bisogna, evitando la più grave spesa della costruzione ».

Da Bari ci mandano la pianta del suolo, su cui si potrebbe costruire un albergo « adattatissimo sotto tutti i punti di vista per edificare quanto si brama da tempo e da tutti, di un adatto albergo in Bari, città destinata a grande avvenire commerciale ».

Chi non conosce la difficilissima situazione in cui si trova anche Trieste in fatto di alberghi? Ed ecco che si offre un grande palazzo con quattro facciate che, a quanto si afferma, si potrebbe adattare senza eccessive difficoltà tecniche.

Da Vicenza scrivono al nostro Presidente quanto segue: « Ho letto col massimo interessamento il di Lei articolo apparso sul *Popolo d'Italia* riguardante la questione degli alberghi. Ho appreso così che il Touring Club inizia a Milano la costruzione di uno degli alberghi tipo che dovranno poi sorgere in altre città. Vicenza sarebbe la città che potrebbe seguire subito l'esempio di Milano, per due considerazioni della massima importanza, che mi permetto affacciarle subito:

« 1º A Vicenza manca assolutamente un albergo, sia pure decoroso, tanto che i viaggiatori combinano i loro itinerari in modo da non essere obbligati a pernottare nella nostra città.

« 2º Abbiamo la possibilità di avere subito il terreno in posizione centralissima ed ideale per un albergo, a condizioni buone.

« Per la prima parte non occorrono maggiori spiegazioni mentre per l'altra posso aggiungere che l'Amministrazione Comunale avendo ottenuto dal Governo l'autorizzazione di liquidare le Caserme, provvederà quanto prima alla vendita. Al nostro scopo servirebbe egregiamente quella di Porta Castello.

« So con sicurezza che il Comune vede molto volontieri la costruzione di un albergo, ispirandosi al principio che il Comune oltre all'interesse materiale deve tutelare anche l'interesse che può derivare alla città dando alla stessa il maggior incremento al movimento dei forestieri.

« L'area totale sarebbe di circa 6000 mq. e l'albergo potrebbe sorgere in angolo: per la rimanente io sto preparando un piano completo che ho intenzione di presentare quanto prima al Comune ».

E da Udine: « In questa città le giornate di Caporetto hanno portato la distruzione di un gruppo di case, in posizione centralissima tra Piazza XX Settembre, Via Paolo Canciani e Via Cavour, ed il sottoscritto per conto dei Proprietari ha convenuto con il Comune il progetto di ricostruzione, che si allega in copia, nel quale la parte dominante è costituita da un nuovo albergo. Presentemente il progetto ha avuto attuazione per la parte di fabbricato lungo la via Paolo Canciani, per l'Albergo. Difficoltà pratiche consigliano appoggiarsi ad organismi finanziari e specializzati, che diano al problema la soluzione più corrispondente alla natura dell'affare ed all'importanza sempre maggiore che la città di Udine va acquistando per l'industria alberghiera.

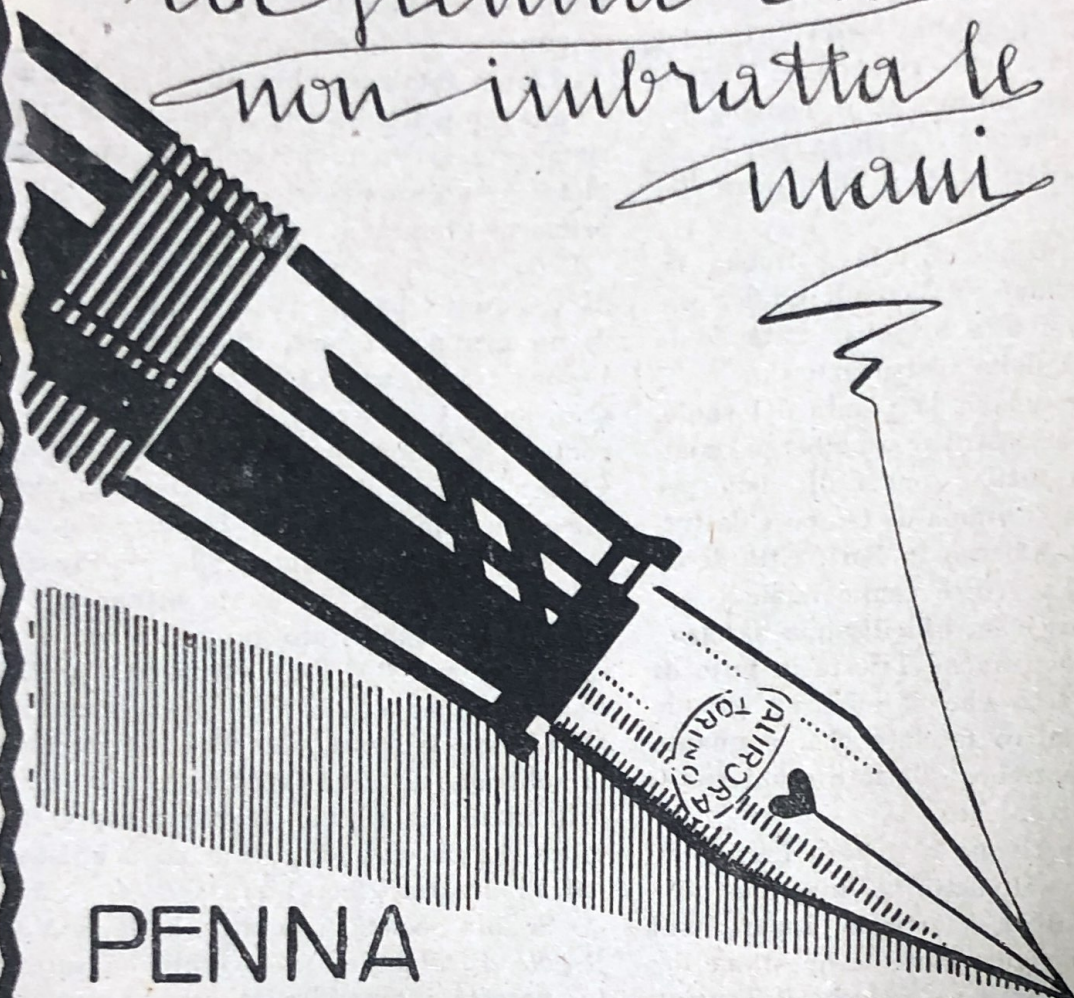
« Se alla Società Anonima che la S. V. nel *Popolo d'Italia* del 31 corrente ha accennato, potesse interessare la cosa, potrei mettermi a completa disposizione per tutti i riferimenti necessari.

« Il progetto che unisco ha carattere di massima ed ora vien riveduto secondo le preziose indicazioni del Manuale pubblicato dal Touring.

« Pure il Comune di Udine favorirà il sorgere del nuovo albergo con esenzioni di sovraimposte, tassa d'esercizio e quant'altro potrà venire giustificatamente richiesto ».

***

Le parole con cui i nostri corrispondenti accompagnano le loro proposte, valgono meglio di ogni commento. La mancanza di alberghi è generale: è questione di affari e di dignità civica; bisogna provvedere.

MODELLO A.R.A.4
la penna che
non imbratta le
mani
AURORA
TORINO
PENNA
"AURORA"
IN VENDITA NELLE MIGLIORI CARTOLERIE
ESCLUSIVITÀ: ITALIA E COLONIE
RIPAMONTI · CORSO VENEZIA 16 MILANO

Le soluzioni non possono certo improvvisarsi e le difficoltà da superare — ripetiamo — sono molto gravi. Ma vi sono pure elementi generali favorevoli che non possiamo dimenticare. Il primo e più confortante è che il Paese nostro non vuol rassegnarsi a vegetare, ma intende di vivere e di progredire. La tranquillità sociale è un elemento fondamentale per lo sviluppo di ogni forma di attività ed è un'alleata potente del turismo e delle industrie turistiche. Vi è in ogni angolo del nostro Paese un fervore nuovo di vita, un desiderio di rinnovamento pieno di promesse.

La situazione alberghiera attuale di cristallizzazione dovrebbe far disperare se non vi fossero sintomi significativi che dimostrano come la presente fase sia di preparazione, di assaggio, di tentativi magari non riusciti, ma che saranno senza dubbio i precursori della realtà di domani.

E vi sono onesti e grossi interessi che sapranno operare: quelli dei costruttori edili come quelli dei fabbricanti di mobili, di impianti igienici, delle infinite industrie che lavorano per le forniture degli alberghi.

Come nel campo delle costruzioni civili si sta facendo un grosso progresso altrettanto deve avvenire nel campo di quelle per alberghi.

La certezza che una «casa» costruita con sani criteri possa formarsi immediatamente una clientela che rappresenti il «tutto esaurito» deve costituire una forte spinta ad affrontare l'impresa. Tanto più che in generale gli alberghi esistenti sono molto vecchi, non rispondono più, nemmeno lontanamente, alle moderne esigenze, anche le più semplici, e quindi gli alberghi nuovi, sia pure costruiti con criteri di sana economia saranno generalmente i preferiti rispetto a tutti gli altri, anche a quelli che ancor oggi pomposamente si chiamano di lusso.

Il Touring perciò potrà fare un lavoro molto utile: quando gli si presenti qualche proposta elaborata da persone serie e di sicuro affidamento, potrà esaminarla, far redigere eventualmente da qualche tecnico di sua fiducia un sommario progetto, poi pubblicare in *Rivista* un articoletto che esponga con tutta oggettività i dati raccolti e solleciti coloro che ne hanno interesse a prendersi a cuore il problema. Il còmpito del Touring verrà così a cessare e subentrerà — se lo riterranno opportuno — quello degli uomini d'affari.

E se gli alberghi si faranno, il Touring promette di esserne il propagandista più attivo e più disinteressato, segnalerà le nuove costruzioni ai Soci, alle Associazioni Turistiche estere, si metterà d'accordo coll'Ente Nazionale per le Industrie Turistiche perchè sia fatta tutta la propaganda possibile a mezzo dei suoi Uffici di Viaggio e Turismo (sono ormai 40 fra Italia ed Estero), pubblicherà — se gli alberghi ne saranno degni — cenni descrittivi ed illustrazioni... e non farà che una raccomandazione: quella di mantenere gli utili nei limiti dell'equità per il progredire del turismo e per il buon nome nostro.

ATTILIO GERELLI.

IL MIGLIOR MODO PER VISITARE ROMA

A Roma, sotto gli auspici dell'Ufficio Viaggi e Turismo dell'ENIT si sono organizzate delle escursioni automobilistiche che hanno la durata di tre ore, e si svolgono tanto al mattino quanto nel pomeriggio, partendo dall'Ufficio (Piazza Colonna, ang. via del Tritone); da aprile a ottobre alle 9.30 e alle 15, da novembre a marzo alle 9.30 e alle 14.

Ecco il programma di tali escursioni.

LUNEDI' E GIOVEDI'. — *Mattina:* Piazza Colonna. Tempio di Nettuno. Pantheon. Piazza Navona. Palazzo Farnese. Ponte Sisto. Gianicolo (attraversando Villa Corsini). Per i Ponti Cestio e Fabricio e l'Isola Tiberina al Palatino (visita agli scavi).

Pomeriggio: Teatro di Marcello. Portico di Ottavia. Tempio di Ercole. Tempio della Fortuna Virile. S. Maria in Cosmedin. Bocca della Verità. Casa di Rienzi. Ponte Palatino. Cloaca Massima. Ponte Sublicio. Porta S. Paolo. Torri di Belisario. Mura Aureliane. Cimitero Protestante. Piramide di Caio Cestio. Basilica di S. Paolo. Via Trionfale. Arco di Costantino. Meta Sudante. Templo di Venere e Roma. Colosseo. S. Pietro in Vincoli. Casa dei Borgia.

MARTEDI' E VENERDI'. — *Mattina:* Per Ponte Sant'Angelo a Castel Sant'Angelo. Borgo Pio. Il Vaticano: (visita alla Pinacoteca, Cappella Sistina, Stanze e Logge di Raffaello).

Pomeriggio: Passeggiata Archeologica. Terme di Caracalla. Porta S. Sebastiano. Arco di Druso. Via Appia. Tombe di Geta e Priscilla. Catacombe di S. Callisto e S. Sebastiano. Tombe di Cecilia Metella, di Seneca e della Famiglia Cotta. Tumuli degli Orazi e Curiazi. Villa dei Quintili. Ustrinum e Circo di Romolo. Ritorno per la Via Appia Nuova.

MERCOLEDI' E SABATO. — *Mattina:* S. Pietro. Foro Italico col Monumento a Vitt. Emanuele II. Campidoglio e i Musei Capitolini. Foro Romano (visita agli scavi).

Pomeriggio: Il Corso da Piazza Colonna a Piazza Venezia. Foro Traiano. Domus Aurea di Nerone. Terme di Tito. Basilica di S. Giovanni in Laterano. Acquedotto di Nerone. Santa Maria Maggiore. Santa Maria degli Angeli. Terme di Diocleziano. Villa Borghese. Pincio. Piazza del Popolo. Piazza di Spagna e Fontana di Trevi.

Il prezzo è, per una giornata, L. 50; per mezza L. 30 e comprende l'auto, la guida, i biglietti d'ingresso, mance, ecc.). **Per i Soci del T.C.I., sconto del 10%.**

UN IMPORTANTE FENOMENO CARSICO NEL VARESOTTO

Gli interessantissimi e frequenti articoli pubblicati su *Le Vie d'Italia* riguardanti ricerche speleologiche, specie negli abissi e cavità sotterranee del Carso, invogliano spesso il lettore a visitare quelle località, spinto dall'interesse scientifico del fenomeno, dalla curiosità turistica per luoghi decantati come meravigliosi, ed infine da quel sentimento che s'agita sempre nel fondo dell'animo umano per tutto ciò che è avvolto di tenebre ed ha il fascino del mistero.

Questa nota ha lo scopo di far conoscere una di queste cavità di carattere carsico sita in una delle più frequentate valli del Varesotto.

Non già che si tratti di grotte della grandiosità e bellezza di quelle classiche della nostra Venezia Giulia, ma tuttavia possono dare un'idea sufficientemente precisa del fenomeno ed hanno l'indiscutibile vantaggio di essere raggiungibili e visitabili comodamente da un grande centro turistico come Milano in una sola giornata.

Le grotte si trovano in Valtravaglia presso Cunardo, paese servito dalla tranvia Varese-Luino. Uscendo dalla piccola stazione di Cunardo ci si trova sulla strada che attraversa la linea venendo dal paese diretta a Ferrera; la si percorre verso Ferrera per 250 metri circa, fino cioè al ponte Nativo, sotto il quale il torrente che percorre la valle, la Margorabbia, si sprofonda nel sottosuolo. Si scende a sinistra della strada ed in breve la grotta si presenta come una larghissima (20 metri) e bassa spaccatura pressochè orizzontale tra gli strati della roccia. Inoltrandosi e tenendo verso sinistra (vôlta molto bassa) si trova un piccolo salto (3 metri), praticabile facilmente con un po' d'attenzione, e si arriva su di un primo fondo a ghiaia e ciottoli; alle spalle vi è un piccolo laghetto limpido e calmo, che si può risalire per un breve tratto da una delle sponde.

Continuando invece la discesa, si giunge ad una comoda galleria: a sinistra vi sono parecchi brevi cunicoli a fondo chiuso, sulla destra si sbocca come su di un piccolo ballatoio, sospeso, a due terzi d'altezza, su di un ampio e profondo pozzo verticale in cui il torrente piomba con gran fragore. Proseguendo di nuovo per il passaggio che si inclina e si fa viscido, si perviene all'orlo di un ripidissimo salto di roccia (10 metri circa) al di sopra di una caverna assai vasta. Retrocedendo ed imboccando a sinistra una piccola galleria levigatissima, il cui fondo è interessante per il rilevante numero di minuscole perfette marmitte di giganti, si è di nuovo al bordo dello scalino, donde per una fessura verticale che solca la parete ci si può calare, con una corda, sul fondo della grotta, tutto coperto di ciottoli; il torrente sfugge a destra attraverso una galleria. Non rimane a questo punto che il ritorno: non escludiamo però che vi siano altre vie per proseguire.

***

Questa grotta è malagevole; necessita, almeno nell'ultima parte, di corda e della relativa pratica; ma invece facilissima è la visita delle altre grotte, continuazione del corso sotterraneo del torrente. Di queste ultime abbiamo rilevata la pianta, sufficientemente esatta, e, crediamo, completa.

Ritornati sullo stradone al punto di prima, sul ponte, si prosegue per 150-200 metri, si trova quindi a destra un sentiero, che si percorre in discesa in pochissimi minuti. Si arriva subito dinanzi al grandioso imbocco delle altre due gallerie, pittoresco e altissimo. A sinistra entra da un bassa vôlta il torrente che proviene dalla cavità dianzi descritta (sulla pianta A). Alla destra, scendendo, vi sono gli ingressi di due gallerie, l'inferiore, di ampia e visibilissima entrata, è percorsa dal torrente, quella superiore è asciutta e il suo imbocco difficilmente si scorge a prima vista. Le due grotte s'inoltrano allontanandosi a poco a poco tra di loro, alla fine tanto l'una che l'altra sboccano alla luce poco discoste, sulle sponde del torrente che ritorna all'aperto.

La grotta superiore, lunga circa 120 m., è costituita da un comodo e generalmente largo corridoio che discende senza nessuna diramazione naturale con dolce declivio e piccoli salti. Interessante una singolare escavazione del pavimento che principia da circa 20 metri dall'imbocco e che prosegue per altrettanto. Verso la fine, la galleria si allarga a poco a poco in una spaziosa ed alta

PIANTA DELLE GROTTE DI CUNARDO (VARESE).

caverna, col suolo coperto di finissima sabbia; in essa comincia a trapelare la luce del giorno che vi perviene attraverso due uscite poste ad Y.

La grotta inferiore è lunga circa 180 metri e si dirige quasi esattamente verso ovest. Dal fondo della grande cavità d'ingresso si discende lungo il torrente su grandi massi accatastati per una trentina di metri. A sinistra in alto vi è una galleria che, superato un masso (B), una stretta fessura ed un deposito d'escrezioni di pipistrelli, qui viventi in grande numero (C), conduce sul fondo di una specie di pozzo verticale (D), da cui si può di nuovo discendere nella caverna di ingresso. Proseguendo invece si giunge ad un minuscolo laghetto che si sorpassa a sinistra, e percorrendo un breve tratto in salita, si arriva ad un altro laghetto (F). Si gira, sempre a sinistra, per uno stretto passaggio, e per una galleria tortuosa si esce all'esterno. Alla sinistra del condotto principale vi è un sistema abbastanza complesso di gallerie e grotte comunicanti, che è segnato con approssimazione sulla cartina. È necessario avvertire però che si tratta di un intreccio di cunicoli stretti e bassi, che in alcuni punti sono malagevoli e faticosi a percorrersi. Per esempio, la cavità segnata G, che figura essere ampia, lo è solo in larghezza mentre in altezza spesso non supera il metro. Questi canali laterali, singolare lavoro d'erosione delle acque, rammentano talvolta i sotterranei delle catacombe di Roma.

Nelle grotte mancano purtroppo stalattiti ed incrostazioni, e ciò è dovuto, supponiamo, alla povertà delle acque e alla compattezza della vôlta che non permette infiltrazioni.

Avvertiamo infine che conviene visitare la grotta durante il tempo di magra del torrente.

ARRIGO BÖHM - ALDO DI RENZO.

Sant'Anna di Valdieri I Agosto 1923

Alla Soc. An. It. META

MILANO

Sua Maestà la Regina ha molto gradito gli oggetti da codesta Ditta inviati in omaggio, e mi incarica di esprimere i Suoi ringraziamenti per il gentile pensiero.

Riconoscendosi la praticità degli oggetti stessi debbo pregare codesta Ditta di fornirne altrettanti, inviandomi la relativa fattura, insieme con quella delle tre dozzine di tavolette precedentemente spedite.

Con distinta considerazione

Il Capo Sezione a disposizione
di S.M. la Regina

Argenteria-Wellner

POSATE e VASELLAME di
ALPACCA brunita ed ARGENTATA

Forniture complete
per Alberghi, Ristoranti, Caffè, Bars

FABBRICA SASSONE MERCI DI METALLO
AUGUST WELLNER SÖHNE
SOCIETÀ ANONIMA
Aue i. Sa.
(Germania)

Fondata 1854 — 3000 operai

Rappresentante Generale "HANSA" Soc. An.
FIRENZE - Piazza Indipendenza, 1 A

SMALTO EXCELSIOR

Vernici finissime per Carrozzerie
Lacca per modelli

ATTILIO SALVADÈ & FIGLI - GENOVA
Fabbrica Smalti e Vernici

TÈ DELLE DUCHESSE

QUALITÀ
indicata nel nome -

Fornitura diretta per pacco postale da 1 Kg. lordo (3/4 netto) contro rimessa di Lire 48.-

THE COLONIAL AGENCY
CORSO FIRENZE, 39 - GENOVA

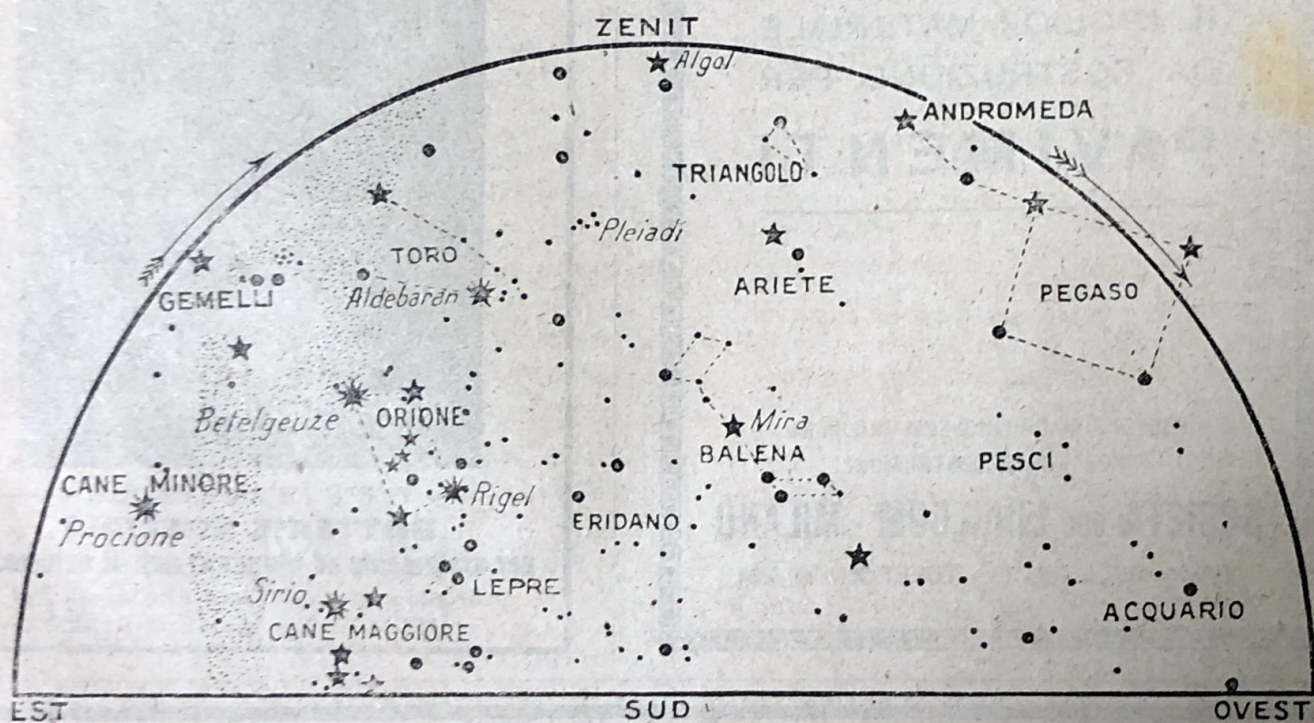
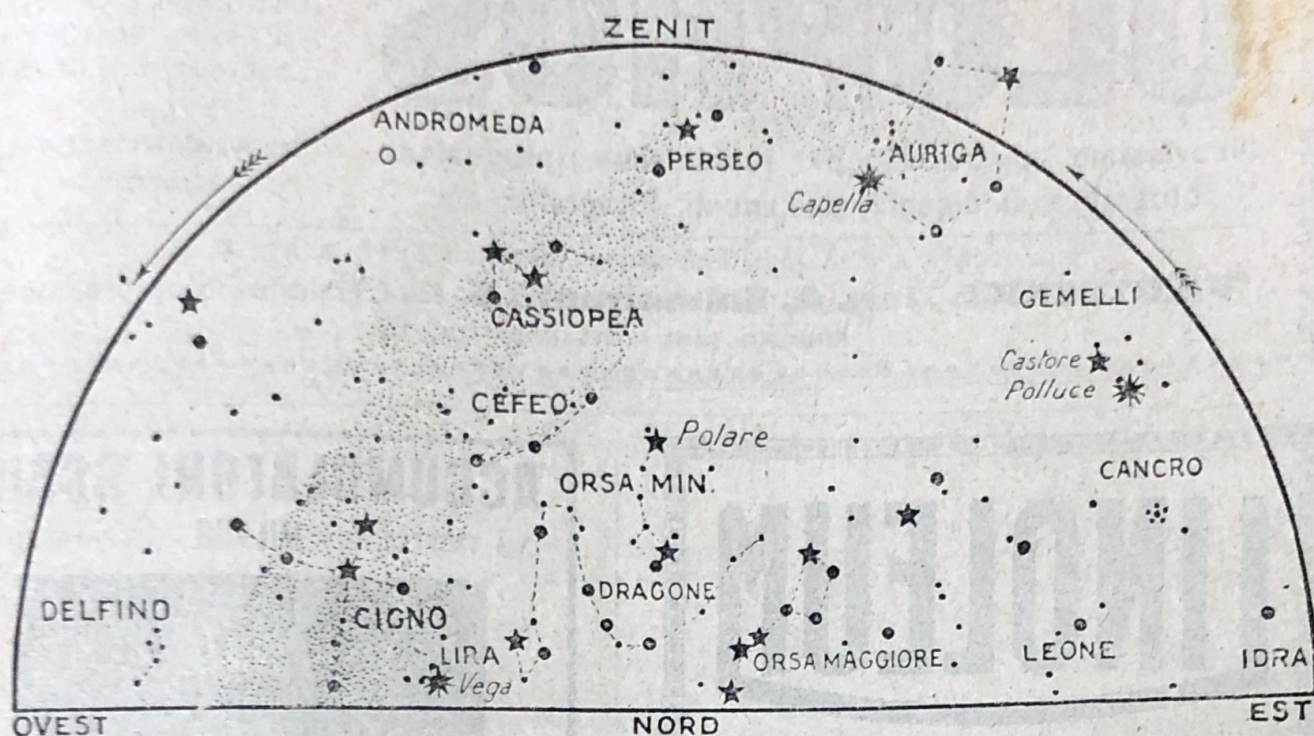
GRATIS "Modo di preparare il tè"

Soc An. It. META - Milano - Via Monte Napoleone, 29

Il combustibile ideale per casa, per viaggio, per campagna, per sport, per turismo

È **solido**, comodamente trasportabile, non è pericoloso, non contiene alcool, non imbratta, non lascia residui, non si liquefa.

TROVASI PRESSO LE MIGLIORI DROGHERIE E NEGOZI DI OGGETTI CASALINGHI

IL CIELO STELLATO NEL MESE DI DICEMBRE

Le cartine dànno l'aspetto del cielo a circa 22 ore del 15 dicembre, 21 ore del 1° gennaio, 20 ore del 15 gennaio.

Ing. L. GABBA.
del R. Osservatorio Astronomico di Brera, Milano.

Annuario dell'Automobilismo e del Motociclismo
del T. C. I. (ediz. 1923-24).

Grosso volume di 700 pagine, con 600 figure, 130 tabelle, vera enciclopedia del motorismo. Esso è offerto in vendita ai Soci del T. C. I. ad un prezzo veramente irrisorio: L. 10 la copia (più L. 3 per spediz. racc. in Italia, L. 4 all'Estero). Ai non Soci L. 16 più le spese di spedizione come sopra.

Accumulatori Dott. Scaini
ACCUMULATORI D.r SCAINI
SOC. ANONIMA
MILANO Via Trotter 10

VITA DEL TOURING

Atto di contrizione.

Il 15 novembre è trascorso, ma non tutti i Soci del Touring si sono ricordati dei doveri che loro incombono per legge statutaria. È bensì vero che molti furono i diligenti (nei giorni che precedettero e seguirono il fatidico 15 novembre l'affluenza dei vaglia e delle raccomandate fu... impressionante: una media di 3000 cartoline vaglia al giorno). Ma ancor molti debbono recitare il *poenitet*. Noi li invitiamo a volerlo far subito e — a titolo di compenso per il ritardo, per noi tanto dannoso — a volere unitamente alla propria quota (10 lirette, 22 con *Le Vie d'Italia;* rispettivamente 15 e 35 all'Estero), inviarci quella di qualche amico o conoscente (ed è proprio a tale scopo che abbiamo unito al presente fascicolo delle schede di associazione).

Il vero atto di contrizione che noi ci attendiamo dai Soci ritardatari è però un altro: noi vorremmo infatti che tutti coloro i quali al leggere di queste righe sentiranno di rossor coprirsi il volto, compiano un atto di saggezza amministrativa che li porrà per sempre fuori dalla «setta dei cattivi» spiacenti all'Amministrazione del Touring ed ai Consoci tutti. Quest'atto è il *passaggio a Vitalizio.* Chi è già Socio da due anni lo può compiere con vantaggio: la quota di Vitalizio, di L. 150,20 (Estero L. 250,20) è ridotta infatti per essi a L. 140,20 (Estero L. 240,20).

Ancora pochi giorni...

Il **15 dicembre** è, come si sa, la data entro la quale sono ammessi gli abbonamenti dei Soci a *Le Vie d'Italia* al prezzo ridottissimo di L. 12,10 (Estero L. 20,10); dopo tale data — per le ragioni più volte espresse — il prezzo di abbonamento subirà un lieve aumento (Italia L. 18,10; Estero lire 26,10). Sarà sempre un prezzo ben ridotto, se si pensa che una annata de *Le Vie d'Italia* costituisce un volume di 1400 pagine con circa 1000 illustrazioni, contenente articoli originali che possono essere riletti con interesse e profitto, anche a distanza di tempo, così come avviene dei capitoli di un bel libro e non è certo facile trovare sul mercato un libro di tal mole e ricchezza per sole diciotto lire. Ad ogni modo poichè è possibile risparmiare 6 lire, e ciò dipende unicamente dalla sollecitudine dei Soci, perchè non inviare subito (unitamente al rinnovo della quota di associazione, se si è Soci annuali) l'importo dell'abbonamento a *Le Vie d'Italia?*

Il concorso dei Vitalizi: la chiusura al 31 dicembre.

Il successo si delinea, se non superiore alle nostre previsioni che furono e sono sempre ispirate al più giustificato ottimismo, pure davvero imponente. Avvicinandosi la fine d'anno i Vitalizi (nuovi o passaggi da annuale a Vitalizio) piovono in gran numero. Benchè l'associazione vitalizia non abbia nulla a che vedere col principiare o il finire dell'anno solare, tuttavia quell'epoca fu sempre contrassegnata, non solo da un maggior fervore nella propaganda, ma anche da un notevole aumento del numero dei Vitalizi. Forse perchè a fin d'anno le disponibilità dei bilanci familiari sono maggiori....

Il «crescendo» rossiniano dei Vitalizi è illustrato dalle seguenti cifre:

Vitalizi al 1° gennaio 1923	33.533
Nuovi Soci Vitalizi al 1° ottobre 1923 .	4.721
» » » » 15 » » .	5.667
» » » » 31 » » .	7.003
» » » » 15 novembre » .	8.500

Negli ultimi giorni la velocità di iscrizione dei Vitalizi è davvero vertiginosa. Si marcia con una media di 110-130 Soci Vitalizi al giorno e vi sono dei tempi *record:* l'8 novembre ci portò... **231 Vitalizi!**

Non si può dire che i vistosi premi: cento da 500 lire, cinque da 1000 e uno da 5000 messi in palio dal Touring non abbiano esercitato il proprio fascino. Tanto più che questa spinta si aggiunge all'altra, diremo così naturale, che consiste nella soddisfazione provata da chiunque compia opera di propaganda a vantaggio del Touring. Aggiungiamo infine che la strada per arrivare a conquistare uno di quei premi non è difficile: basta persuadere un amico, un conoscente, un Ente qualsiasi a farsi Socio Vitalizio del Touring.

Ricordiamo (e richiamiamo su di esse l'attenzione) alcune norme che debbono essere scrupolosamente seguite dai concorrenti.

Contano come nuovi Vitalizi i passaggi a Vitalizio di annuali, anche il proprio. Gli annuali del 1922 che abbiano già versata la quota 1923 godono l'abbuono statutario di L. 10 dato agli annuali di almeno due anni, perciò versano L. 140,20 (estero L. 240,20). Non sono ammessi gli elenchi pel Concorso che perverranno al Touring dopo il 31 dicembre 1923, anche se portassero il timbro postale anteriore a tale data.

L'inscrizione al Concorso non si fa d'ufficio dall'Amministrazione del Touring, ma solo d'iniziativa dei concorrenti. Questi dovranno far pervenire in duplice copia, entro il **31 dicembre** (data prestabilita e **improrogabile**), l'elenco dei Vitalizi da essi presentati (possibilmente richiamando la data) *con chiara indicazione di nome e indirizzo.* Ciò è assolutamente necessario per evitare confusioni per omonimie. Gli elenchi devono rispondere esattamente, per essere accettati, alle prescrizioni suddette. I Consoli debbono far risultare tale loro qualità sugli elenchi medesimi. Per evitare smarrimenti si consiglia di spedire gli elenchi raccomandati.

La Direzione del Touring, dopo la verifica degli elenchi, invierà a ciascun concorrente l'indicazione dei numeri coi quali è ammesso

all'estrazione dei premi, numeri che saranno tanti quanti i Vitalizi presentati.

Le modalità d'estrazione verranno rese note ai Soci in tempo utile.

Innocenzo Cappa in America per il Touring.

Quando più gravemente pendevano le sorti della nostra guerra e il Governo era costretto a chiedere quotidiani tributi di denaro alla Nazione perchè ne fosse salva la esistenza, esso affidò a Innocenzo Cappa una missione di grande importanza. Egli doveva recarsi al di là dell' Oceano, in quelle vaste terre del continente sud-americano dove da anni ed anni affluiva una continua corrente migratoria, che vi portava dalle nostre popolose regioni, specialmente del mezzogiorno, il prezioso concorso di gente avvezza alle più dure fatiche, temprata dalla sobrietà, versatile nel lavoro, inclinata al risparmio. E sulle loro tracce, altri uomini dal pronto ingegno, vuoi rivolto ai commerci, vuoi alle più armoniose manifestazioni dell'arte avevano laggiù richiamato simpatie e ammirazione per l'Italia lontana.

A codesti uomini o ai loro discendenti Innocenzo Cappa recò l'appello dell'Italia pericolante e migliaia di cuori palpitarono alla sua infiammata eloquenza; e, quelli che non eran potuti partire per pagar di persona il loro tributo alla Patria, manomisero i sudati risparmi per rafforzare l'esausto erario.

Con diversa missione Innocenzo Cappa riprende la via dell'America Latina. Diversa, ma per qualche rispetto tale da poterla considerare come una continuazione della precedente. Meschina, gretta concezione sarebbe stata quella del nostro Paese se, dopo essersi rivolto a quei lontani figli nell'ora del pericolo e del bisogno, fosse poi ricaduto in quell' oblio che non ingiustamente gli era stato rimproverato nei passati decenni. Gl' Italiani, i figli degli Italiani che popolano le solitudini delle campagne e le fecondano del loro lavoro; che gareggiano coi nativi nelle opere della civiltà hanno stretto un nuovo patto di amore e di fedeltà colla loro terra d'origine e ogni patto crea degli obblighi reciproci. Il Touring ha sentito, per parte sua, quello di estendere quanto più gli sarà possibile anche ad essi la sua azione morale e culturale, di avvicinare i regnicoli ai coloni e questi a quelli; di porre in luce, con legittimo orgoglio nazionale, gl' immensi benefizî di cui quelle nazioni, fiere della loro indipendenza, sono debitrici al nostro Paese. Innocenzo Cappa, che da lungo tempo ha rinunciato agli aspri dibattiti della politica che divide gli animi per farsi interprete e banditore di quel sentimento nazionale che li unisce, va, dove ancora suona l'eco della sua ispirata parola, a portare il nostro messaggio e il nostro invito; a chiedere, non in nome di un interesse, chè il Touring non ha interessi suoi nè grandi nè piccoli, se non quelli che si confondono col bene di tutti i connazionali, ma in nome di un affetto fraterno, che altre diecine di migliaia d' Italiani di oltre Oceano si raccolgano colle centinaia di migliaia di Italiani d' Italia sotto la bandiera trionfale del Touring. E la fortuna l' accompagni ed egli possa fra qualche mese prendere il cammino del ritorno portando in cuore la nobile compiacenza di aver fatto fruttare un' altra volta la buona semente!

Mentre scriviamo, egli è in viaggio nel Mediterraneo, sul colossale e veloce piroscafo *Mafalda* della Navigazione Generale Italiana. È con lui, in qualità di segretario, uno dei più fervidi propagandisti del Touring, il cav. Giuseppe Rocca, Console di Piacenza. E con lui pure sono le prime centinaia di copie di quella Rivista *Le Vie d' Italia e dell'America Latina* che costituisce il maggio pegno e il principale strumento della nostra espansione laggiù.

Ma un altro prezioso viatico egli reca con sè. Prima di partire chiese ed ebbe un'udienza dal Presidente del Consiglio dei Ministri.

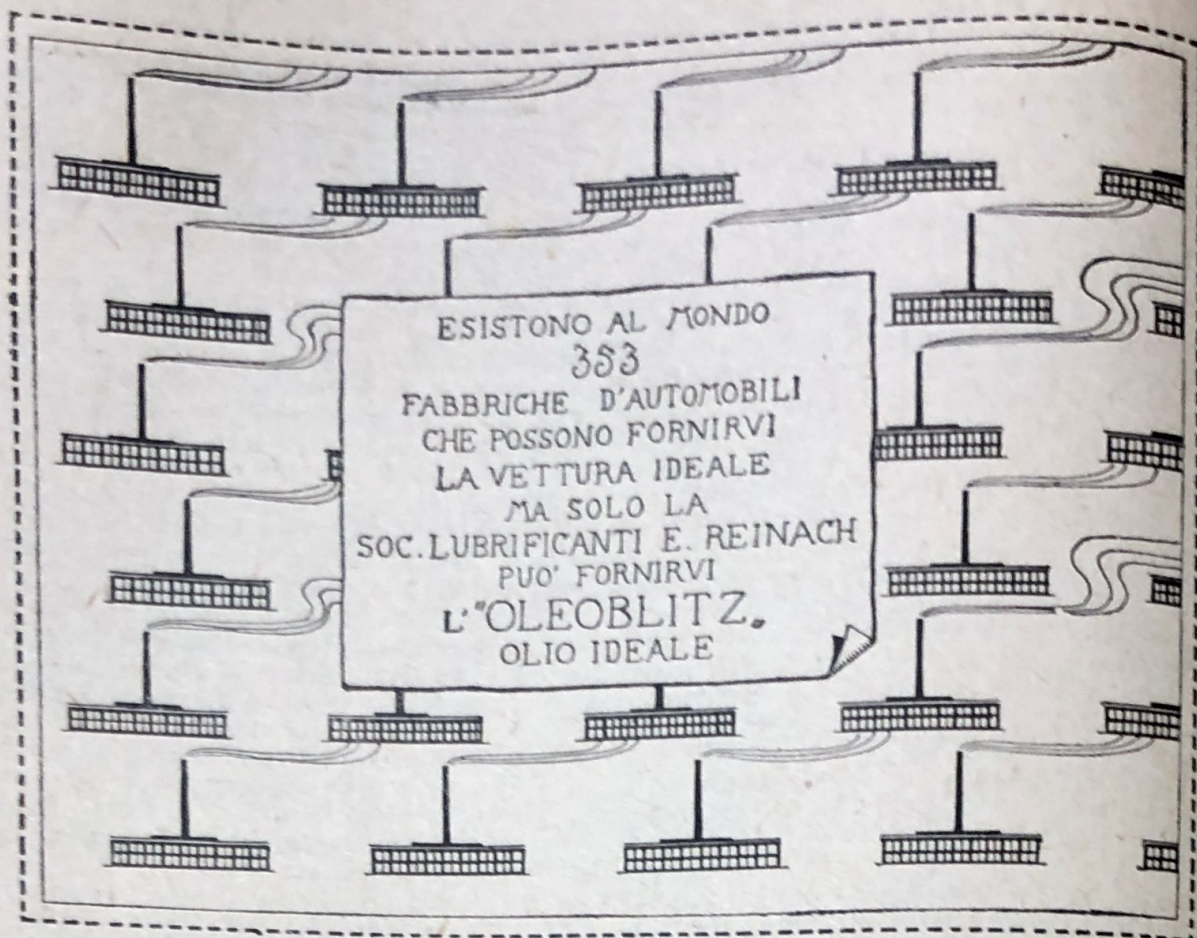
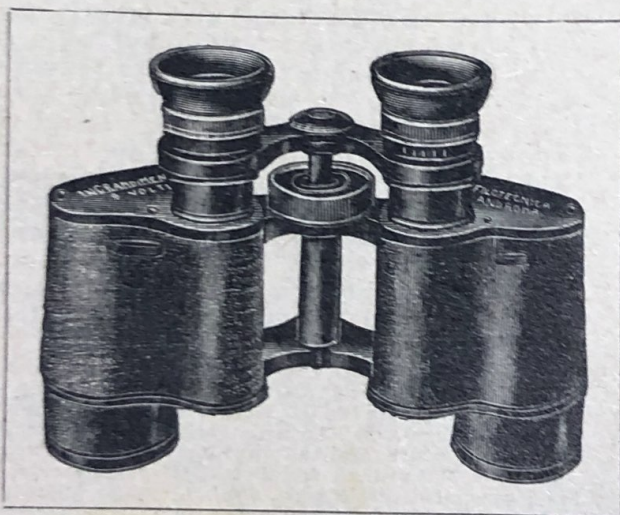
E l'on. Mussolini, che già aveva concesso il suo patronato alla nostra iniziativa, gli rinnovò i più cordiali voti per il felice esito del viaggio e della propaganda e gli partecipò di aver dato istruzioni al Corpo Diplomatico e Consolare perchè gli faciliti in tutti i modi la sua missione.

Così Innocenzo Cappa si presenta un'altra volta agli italiani del Sud-America sotto la egida del Governo Nazionale e per la buona causa d'Italia.

"Le Vie d' Italia e dell' America Latina,,.

È uscito il 1° numero della edizione per l'America Latina de « Le Vie d'Italia »; 128 pagine di testo in carta di lusso. Esso reca la data del gennaio 1924, ma è stato preparato con un certo anticipo, sia perchè potesse valersene l'on. Cappa per la propria azione di propaganda, sia perchè dall'Italia alle più lontane colonie dell'America Latina la strada non è breve e noi volevamo che a tutti gli italiani amici del Touring viventi nel lontano continente fosse possibile iniziare l'anno con la nostra italianissima strenna.

Registriamo qui, a titolo di ricordo e nell'interesse di quei Soci che desiderano ricevere la pubblicazione (i prezzi di abbonamento sono indicati a pag. 1293), il sommario del primo numero de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina*:

Per l'espansione del T. C. I. nell'America Latina. — Il porto militare di Bahia Blanca, *ing. L. Luiggi*. — Un cavo italiano con l'America Latina, *A. Colombo*. — La galleria d'arte italiana in Lima, *arch. Ambrogio Annoni*. — Il Rio Uruguay, *Dott. Alcide Laffranchi*. — Fra i censimenti del Brasile, *Prof. L. F. De Magistris*. — Paesaggi pittoreschi Sud-Americani: Il lago di Nahuel-Huapi e il monte Tronador, *Emilio B. Morales*. — Camogli e il suo popolo marinaro, *Ulderico Tegani*. — Gli italiani a Marsiglia, *Dott. Pino Fortini*. — Gallipoli. — Monti di Basilicata, *Prof. Giotto Dainelli*. — La Villa del Poggio Imperiale, *Dott. Matteo Marangoni*. — L'Italia nel mondo, *Alfredo Ceriani*. — Il Touring e le sue pubblicazioni, *Dott. Giovanni Mira*. — Le più belle Terme del mondo, *Prof. Guido Ruata*. — Principali pubblicazioni del Touring. — Piscopi, l'isola meno nota del Dodecaneso, *Dott. Ardito Desio*.

Un esempio che dovrebbe trovare imitatori.

Veniamo a conoscenza che il Sottoprefetto di Barletta ha emanato agli Uffici dipendenti tre circolari di grande interesse non solo per lo sviluppo della nostra istituzione ma anche, e soprattutto, per la risoluzione di problemi essenziali per l'affermazione del movimento turistico in Italia.

Riportiamo integralmente i tre documenti richiamando su di essi l'attenzione di tutti i nostri Consoli, Propagandisti e Soci. Molti ne contiamo fra gli stessi funzionari della Intendenza del Ministero dell'Interno, sia nell'Amministrazione Centrale, sia in quelle Provinciali; sarebbe davvero desiderabile che molti Prefetti, Sottoprefetti e Questori del Regno svolgessero un'azione simile a quella che con tanto fervore intraprese il Sottoprefetto di Barletta, Marchese uff. dott. Carlo Belli.

CIRCOLARE AGLI UFFICI DI P. S.

Oggetto: *Alberghi e Ristoranti.* — Mi è occorso di rilevare che gli Alberghi e Ristoranti di qualche Comune lasciano fortemente a desiderare. Trascurata la igiene, la pulizia e la decenza. Le stanze da letto prive di ogni comodità e con biancheria che non è tale. I gabinetti di decenza inesistenti o addirittura preadamitici.

Quanto male faccia tutto ciò alla regione intera è superfluo rilevare perchè allontana i forestieri e rende difficile il commercio. È indispensabile che tale stato di cose sia fatto cessare.

Pertanto le SS. LL. vorranno predisporre frequenti visite non solo da parte degli agenti di polizia, ma soprattutto dando incarico preciso ai sigg. Ufficiali Sanitari che dovranno riferirmene dettagliatamente. In base a tali rapporti saranno adottati provvedimenti di rigore a carico dei proprietari e conduttori, provvedimenti che potranno anche estendersi al ritiro della licenza che sarà concessa a chi offra le garanzie volute dalla legge e dall'igiene.

A tale proposito è bene che gli interessati conoscano che è stato pubblicato a cura del *Touring Club* (Milano (5), Corso Italia, 10) un volumetto «*Gli impianti igienici nei piccoli Alberghi*» che potrebbe servire di guida nelle riforme da introdurre nei propri esercizi.

Gradirò ricevuta della presente. *Il Sottoprefetto* BELLI.

CIRCOLARE AI SINDACI.

Oggetto: *Cartelli di Comune e indicatori del T.C.I.* — La Direzione del *Touring Club Italiano* (Milano (5), Corso Italia, 10), benemerita istituzione, che tanta propaganda di italianità ha sempre svolta con fede e costanza, continua l'opera sua tenacemente e silenziosamente ed ora ha preso accordi con moltissimi Comuni per la posa all'inizio dell'ingresso negli abitati di cartelli indicatori, come per la apposizione di targhette per la indicazione delle strade, per i punti pericolosi, per i passaggi a livello, ecc., ecc.

Sono utilissime iniziative che agevolano il movimento dei forestieri e che hanno avuto larga eco di simpatica accoglienza presso un numero infinito di Enti e privati.

Mi sarà gradito conoscere se e quali accordi le SS. LL. hanno preso al riguardo con la predetta Direzione per la applicazione delle cennate targhe. Se le SS. LL. per avventura nessun accordo avessero preso, vorranno esaminare l'opportunità.

Comunque gradirò un sollecito cenno di riscontro e ringrazio. *Il Sottoprefetto* BELLI.

CIRCOLARE AI SINDACI.

Oggetto: *Deturpazione di opere d'arte da parte dei monelli.* — Un autentico e valoroso figlio di Puglia, giorni fa, visitando la Cattedrale di Ruvo ebbe a rilevare come dei monelli si divertissero a rompere ed a sfregiare la merlatura del portale che egli, giustamente, definisce un gioiello d'arte.

E ad ovviare proponeva che i vigili urbani venissero incaricati di tener a posto tali monelli con un salutare rigore. E tale opera egli chiede che venga pure svolta, con forma educativa, dai Direttori didattici e dai Maestri che tanta presa hanno sull'animo dei propri alunni.

Le opere d'arte rappresentano certamente un patrimonio immenso e la loro cura e custodia è un dovere civico che dimostra quale sia il grado di civiltà raggiunto dalle popolazioni. Le memorie e i monumenti se testimoniano di un passato e delle sue virtù, sono sprone ai futuri a bene operare per la Patria.

Ma non solo tale azione maestri e vigili urbani debbono svolgere, vi è ancora tutt'una educazione da formare sulle giovani energie che si aprono alla vita per spingerle al rispetto della proprietà altrui: pubblica e privata.

È giornaliero lo spettacolo di gruppi di monelli che girano per le strade distruggendo piante, fanali, lanciando pietre, sporcando porte, finestre, ecc. Ora ciò dà uno spettacolo non approvabile e depone poco favorevolmente di noi meridionali, che pure abbiamo in noi stessi tanto vivo il rispetto delle cose altrui e del patrimonio comune.

Ed io, appunto perchè appartengo a questo mezzogiorno che amo ed ammiro, vorrei con tutte le mie forze far sì che esso sia pari, se non superiore, alle altre regioni d'Italia, dolorosamente per noi, più progredite. Ed è per questo che io mi rivolgo alle SS. LL. affinchè seguendo i consigli di un loro illustre conterraneo diano le opportune disposizioni a Maestri e Vigili nei sensi suespressi.

Confido nella loro valida cooperazione e resto in attesa di un cenno di assicurazione. *Il Sottoprefetto* BELLI.

Facilitazioni per i Soci del Touring.

L'Anonima Editrice *Il Secolo* e la Società Anonima Editrice della *Gazzetta dello Sport* concedono un ribasso ai Soci del T. sui prezzi di abbonamento. Presentando la tessera, se l'abbonamento è fatto agli Uffici dei giornali (Galleria Vitt. Eman., Milano; Piazza Borsa 18, Trieste; Via Pozzetto 122, Roma) o indicando il numero di tessera, se l'abbonamento è fatto per corrispondenza (Corso Porta Nuova 19, Milano) il prezzo è ridotto, per ciascuno dei quotidiani (*Gazzetta* e *Secolo*) a L. 47,50 per abbon. annui, L. 24,70 semestrali, L. 13,30 trimestrali. Sulle pubblicazioni periodiche (*Il Secolo Illustrato, Il Secolo XX, Lo Sport Illustrato, Ricamo Moderno* e *Novella, Commedia, Giro Tondo, Donna, Enciclopedia dei Ragazzi*) sconto del 10 % sugli abbonamenti annui e semestrali.

L'editore *Claudio Argentieri* di *Spoleto* ai Soci del Touring che gliene facciano richiesta indicando il proprio numero di tessera concede a L. 20 (anzichè L. 25) la elegante strenna *Almanacco artistico di Roma* alla quale hanno collaborato letterati, studiosi ed artisti romani o che vivono a Roma (fra i molti citiamo Soffici, Baldini, Bontempelli, Panzini, Hermanin, Benco, Cecchi, Bellonci, ecc.) illustrando i vari aspetti caratteristici della città eterna. Il volume è ornato di testate, cornici, finali in stile settecentesco, contiene numerose riproduzioni in nero ed a colori di opere d'arte e visioni pittoresche di Roma ed è elegantemente rilegato.

L'editore R. Bemporad di Firenze (via del Proconsolo, 7) pone a disposizione dei Soci del Touring, a particolari condizioni di favore, alcune sue apprezzate pubblicazioni:

L'«*Almanacco Italiano*» 1924, da L. 5,50 a L. 3,30 franco Firenze, più L. 1,60 porto racc. L'«*Almanacco della donna*» da L. 4,50 a L. 2,70, più L. 1,30 porto racc. L'«*Atlante di Geografia*» in brochure da L. 24,20 a L. 13,30; rilegato, da L. 27,50 a L. 15 franco Firenze, più rispettivamente L. 1,60 a L. 1,90 per porto racc.

Licenza di circolazione per i treni automobili.

Il notevole sviluppo assunto in questi ultimi tempi dai treni automobili e le frequenti necessità di intercambiare motrici e rimorchi, hanno reso sempre più necessaria una procedura di collaudo e di immatricolazione di tali veicoli che non abbia a rappresentare un ostacolo al loro libero esercizio, compatibilmente con quel minimo di esigenze indispensabili a salvaguardare la regolarità e sicurezza della loro circolazione sulle strade pubbliche.

In analogia, quindi, alla procedura già adottata — in via di esperimento e con esito soddisfacente — dal Circolo d'Ispezione di Trieste, il Ministero dei Lavori Pubblici ha emanato le seguenti disposizioni:

1. I veicoli motori saranno esaminati, collaudati e muniti della singola licenza quali semplici autocarri (non occorre quasi mai che la motrice venga collaudata contemporaneamente al treno).

2. Il treno automobile formerà oggetto dell'esame del Circolo solo in seguito a presentazione di domanda di collaudo ed autorizzazione di un rimorchio.

In tal caso verrà rilasciata dal Circolo medesimo la licenza nella quale il rimorchio resta individuato specificatamente, e la motrice viene designata con caratteristiche generali, senza individuazioni di dettaglio, ma tali da assicurare le condizioni necessarie di sicurezza e di capacità a rimorchiare il veicolo collaudato.

Per tal modo la motrice risulta intercambiabile e il treno rimane individuato dal rimorchio, al quale il Circolo applica e piomba una targa metallica, della stessa lunghezza di quella per automobili, ma di altezza di cm. 25.

Tale targa deve portare nella parte superiore la parola « *Rimorchio* » in lettere maiuscole alte cm. 6 e dello spessore di 6 mm. e nella parte inferiore un numero progressivo (in nero) dei treni rimorchio autorizzati da ogni circolo, *seguito* dal numero rosso della Provincia presso la quale il rimorchio è stato immatricolato. Queste due cifre devono essere delle dimensioni di quelle prescritte per le targhe degli automobili. L'immatricolazione di qualsiasi rimorchio deve essere fatta alla Prefettura della Provincia nella quale il richiedente ha la propria residenza.

Considerato che i rimorchi sono esenti dal pagamento di tasse di circolazione è reso facoltativo il cambio della targa nel caso che il rimorchio passi in proprietà a persone residenti in Provincia diversa a quella del precedente proprietario.

Nel caso di treni automobili composti di più di un rimorchio e di veicoli eccessivamente pesanti o di caratteristiche specialissime, verrà conservata la procedura fino ad oggi seguita d'individuare specificatamente nella licenza di circolazione, motrice e rimorchi, pur conservando alle targhe da applicarsi a questi ultimi le dimensioni e caratteristiche sopra precisate.

Per quanto riguarda la frenatura dei veicoli rimorchiati, verrà ammessa l'esistenza di un solo freno per ciascuno di essi purchè, a giudizio dell'ingegnere collaudatore, esso venga ritenuto idoneo alla sua funzione.

Un piccolo successo del Touring che interessa gli automobilisti.

Già da tempo avevamo interessato il Ministero delle Finanze perchè esentasse dal dazio, al passaggio della frontiera, la benzina contenuta nel serbatoio delle automobili da turismo.

La pratiche, particolarmente per l'attivo interessamento del nostro Console di Chiasso, sig. Rinaldo Rusca (le cui benemerenze nel campo doganale e turistico sono ben note) e per il cordiale appoggio del gr. uff. Oro, Direttore Generale dell' ENIT e del comm. Troise, Direttore Generale delle Dogane in Roma, ebbero un felice esito. Il Ministero emanò infatti la seguente disposizione, che avrà indubbiamente un notevole benefico riflesso per lo sviluppo del turismo internazionale:

« Il Ministero, con nota N. 14222 avverte che in conformità a concessione analoga già vigente presso gli Stati principali di Europa, ed allo scopo di meglio favorire il passaggio delle frontiere agli escursionisti diretti nel Regno, ha disposto che d'ora in poi le dogane di confine ammettano in esenzione daziaria la benzina contenuta nei serbatoi normali dei motoveicoli da turismo, quali automobili, motocicli, ecc.

« Resta, beninteso, esclusa dalla franchigia la benzina eventualmente trasportata dai detti motoveicoli in bidoni, latte ed altri consimili recipienti.

« Non occorre avvertire che particolare vigilanza le dogane dovranno usare soprattutto per impedire che della agevolezza facciano abuso gli automobilisti dimoranti in prossimità della frontiera e che hanno perciò occasione frequente di transitare attraverso i nostri uffici doganali ».

Manifestazioni sportive dell'autunno 1923.

I risultati della Coppa Schneider 1923 per idrovolanti. — La Coppa Schneider si è disputata quest'anno in Inghilterra a Cowes negli ultimi giorni di settembre, col concorso di idrovolanti francesi, inglesi e americani.

Le prove di navigabilità e di tenuta d'acqua che rappresentano le gare eliminatorie per la gara finale di velocità, malgrado offrissero diverse difficoltà furono superate ottimamente da 7 degli 8 apparecchi iscritti. La vittoria è stata conquistata dall'Idrovolante Americano Curtiss con motore di 465 HP, che ha raggiunto la velocità di ben 328 km. all'ora. La netta vittoria ha destato grande impressione nel campo aeronautico delle nazioni europee che erano propense a ritenere che in ciò che si fa oltre Atlantico vi sia sempre dell'esagerazione. E così la Coppa alla settima competizione emigra oltre Oceano.

La prima Coppa fu vinta da un Idrovolante francese di 160 HP. a 72 km all'ora, nel 1919 vinse un apparecchio italiano di 260 HP. con 201 km. all'ora. L'anno scorso un idrovolante inglese di 450 HP. con 325 km. all'ora. Quest'anno siamo ai 328 km. l'ora.

Coppa Gordonn Bennet per sferici. — In settembre a Bruxelles è stata disputata la annuale Coppa Gordonn Bennet per palloni liberi istituita dal 1906.

Quest'anno mancò completamente la partecipazione italiana e ciò è da lamentarsi perchè date le difficili condizioni in cui si svolse la gara vi era la probabilità che i nostri audaci piloti di sferici che già seppero classificarsi bene nei precedenti anni, riuscissero quest'anno a cogliere nuovi maggiori allori. La Coppa 1923 fu funestata da ben 5 lutti. Dei 15 aerostati partiti, tre andarono distrutti, dodici atterrarono chi più chi meno fortunosamente causa il maltempo.

Si classificò primo il belga Demuyter avendo percorso 1170 km.

Gran Premio francese per apparecchi da trasporto. — Questo concorso, terminato nel mese di settembre, merita di essere ricordato e per lo scopo che si è prefisso e per le severissime condizioni di gara imposte ai concorrenti.

Il Gran Premio consisteva in due parti: la prima eliminatoria impose un complesso di prove non comuni e difficili quale un volo senza scalo della durata di due ore, nel qual tempo il concorrente doveva effettuare un volo orizzontale della durata minima di 15 minuti all'altezza di 2000 metri, durante il quale ciascun gruppo motore venne alternativamente fermato. Susseguirono prove di maneggiabilità con un gruppo motore fermo, prove di riparazione e di cambi di candele in volo.

Dopo questa prima parte ricca di incidenti e di esclusioni, si ebbe la corsa su speciale percorso di circa 3000 km. Si classificò primo il monoplano Farman dotato di 4 motori Hispano-Suiza da 180 HP. l'uno. Tale apparecchio si è dimostrato ottimo per lunghi percorsi e per il trasporto di un forte carico. Auguriamoci che anche in Italia venga organizzato un concorso simile per spronare le nostre Ditte a costruire aeroplani colle caratteristiche indispensabili per lo impiego civile del mezzo aereo.

La Coppa Pulitzer 1923. — Ai primi di ottobre si è svolta la classica grande gara americana di velocità per aeroplani.

La prova è stata vinta dal luogotenente William pilotando un apparecchio Curtiss con motore di 500 HP. avendo compiuto il percorso di 200 km. in 30', 3'' alla media oraria, cioè, di 392 km.

Questo apparecchio è il frutto di una lunga serie di esperienze che la Curtiss compie da tre anni. La particolarità più interessante di questo velocissimo aeroplano sta nel profilo alare e nell'elica metallica che lavora a presa diretta qualunque sia il regime del motore.

Gare di volo a vela. — Il concorso di volo a vela della Rhön di quest'anno fissava quali termini per l'attribuzione dei premi un percorso di 200 km. in 30', 36'' all'altezza minima di 350 metri, ma tali termini non furono raggiunti da nessun concorrente. Il maggior percorso effettuato fu di 11,8 km. e la maggior quota 303 m. Quale la ragione? Termini troppo spinti della gara o deficienza di concorrenti? Secondo una personalità di Francoforte benemerita del volo a vela la causa è da ricercarsi nel fatto che gli aviatori a vela sono troppo costruttori e poco volatori. Sono indubbiamente meritevoli di lode gli studenti dei politecnici che, capitanati dai loro professori, hanno coltivato la costruzione dei velivoli a vela con tanta passione. Infatti mentre nello scorso anno erano presenti nella Rhön solo mezza dozzina di apparecchi, quest'anno se ne sono visti circa 150 che soddisfacevano bene alle esigenze costruttive.

In quanto alla costruzione, la Germania ha indubbiamente il primato tra le nazioni, essendo arrivata alla formazione di un tipo standard, che sarà superato solo quando sarà perfezionato il tipo con motore ausiliario.

Ciò che manca invece ancora è la pratica aviatoria, vale a dire lo studio del terreno per divenire pratici dell'ambiente, per poterlo sfruttare e per acquistare esperienze preziose.

Una tassa a cui non corrisponde un servigio.

Il R. Decreto-legge 15 settembre 1923 contiene preziose provvidenze per le opere di ampliamento e di sistemazione del porto di Genova. Nell'elenco dei lavori per cui il Governo dà il finanziamento è prevista la costruzione della stazione marittima per passeggieri al Ponte dei Mille, opera urgente, indispensabile, che si invoca da tanti anni e che, oseremmo dire, dovrebbe essere l'espressione della nostra civiltà. Nulla di più disastroso degli attuali impianti dal punto di vista tecnico dei servizi. Nessuna contropropaganda maggiore per il nostro prestigio e per la nostra dignità, che il far scendere i viaggiatori in luogo così primitivo, con servizi rudimentali ed allogati in ambiente da far arrossire di vergogna. Basti accennare agli Uffici di dogana ed all'Ufficio postale! Il provvedimento perciò è di quelli che debbono suscitare la più viva riconoscenza da parte di tutti gli italiani.

Ma... vi è un ma. E cioè l'art. 2 del Decreto, alla lettera *d*) dispone che sia percepita a favore del Consorzio Autonomo del Porto « una tassa per ogni passeggiero imbarcato o sbarcato, nella misura di L. 40 per i passeggieri di prima classe, di L. 20 per i passeggieri di seconda classe e di L. 5 per i passeggieri di terza classe (compresi gli emigranti), quando siano provenienti da, o diretti a porti situati fuori del Mediterraneo, e di L. 10 per i passeggieri di prima, L. 4 per i passeggieri di seconda e L. 1 per i passeggieri di terza classe, quando provengano da, o siano diretti a porti situati nel Mediterraneo ».

Il che vuol dire, in altre parole, che i passeggieri sono chiamati a pagare fin da ora una tassa per un servizio che sarà reso soltanto fra qualche anno. Ora, non si discute la ragionevolezza della tassa quando il servizio fosse effettivamente reso, ma molti trovano assolutamente assurdo — e non mancano le proteste specialmente da parte degli stranieri — che si ponga una tassa per un servizio che non si può ancora rendere. Le proteste assumono la massima vivacità nei giorni di pioggia. Bisogna vedere in che condizioni si effettua il carico di centinaia e migliaia di bagagli. Restano esposti all'acqua per ore ed ore, senza protezione alcuna, senza una tettoia, in mezzo al fango ed ai lamenti dei proprietari. Altrettanto dicasi per lo sbarco.

Sembra a tutti perciò che sarebbe equo di sospendere la tassa e di affrettare il più possibile i lavori della stazione marittima da passeggieri, per poterla poi legittimamente percepire.

La tariffa postale delle cartoline illustrate.

Siamo lieti di segnalare un provvido decreto la cui comparsa anche da noi era stata auspicata (vedi « Le Vie d'Italia », maggio 1923, pag. 573). Si tratta del R. Decreto 27 settembre 1923, N. 2227 contenuto nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 ottobre scorso che stabilisce sia adottata, a datare dal 1° gennaio 1924, una tariffa unica per le affrancature delle cartoline illustrate. Essa è di 15 cent. qualunque sia l'ampiezza del testo della corrispondenza purchè sia scritto nel recto della cartolina, nella parte riservata alle comunicazioni, e che lo scritto non superi la metà destra o sinistra del recto stesso.

Il Decreto contribuirà indubbiamente a rendere sempre maggiore la diffusione delle cartoline illustrate che saranno usate anche come semplice mezzo di comunicazione, data la tariffa di favore rispetto alle cartoline postali ordinarie: di tale diffusione si avvantaggerà la conoscenza del paese ed il movimento turistico, di cui le cartoline illustrate sono un mezzo di propaganda.

Occorre però che, per la nitidezza ed interesse dei soggetti fotografici e l'accuratezza della riproduzione, le cartoline illustrate italiane migliorino rapidamente, giacchè in caso contrario anzichè la propaganda del « bel paese », esse daranno incremento a quella del cattivo gusto.

La « Associazione Nazionale fra gli editori, grossisti e fabbricanti di cartoline illustrate », che aveva presentato un memoriale al Governo tendente appunto a far adottare la tariffa unica, memoriale che noi pure appoggiammo, deve oggi sentirsi moralmente impegnata, dopo l'accoglimento dei propri voti, ad iniziare un'attiva opera di persuasione perchè almeno i propri associati compiano ogni sforzo per migliorare il prodotto da loro edito. In questa campagna essi ci troveranno sempre consenzienti. E quali siano le nostre direttive in proposito chiunque potrà conoscere leggendo la relazione del nostro Consigliere avv. Doro Rosetti alla Commissione del T.C.I. per la protezione del paesaggio e dei monumenti italici, pubblicata nel 2° fascicolo della collana di scritti editi a cura della Commissione stessa.

Turismo in Sardegna.

L'attività dei nostri Consoli di Cagliari, della quale ebbimo già ad occuparci, è davvero ben degna d'essere segnalata. Anche recentemente con grande sucesso fu effet-

tuata, sotto la guida dei Consoli di Cagliari, una gita alla Grotta di Domusnova, che è una delle meraviglie speleologiche dell'interessantissima isola. Durante la gita fu raggiunta anche Iglesias e visitata la mostra d'arte di quella cittadina.

Piccola cosa.

Moltissimi anni fa — una ventina, forse — ritornando dalla Francia mi portai un bel pacchetto di sale Céréboz.

Per chi non lo sappia non vi è tavola francese, inglese e di molti altri paesi che non abbia (e questo fin da tempi lontani), in una delle solite piccole saliere di cristallo fatte a bottiglietta con coperchietto a forellini, il sale Céréboz, la cui proprietà essenziale è di rimanere perfettamente secco e quindi di versarsi agevolmente dai forellini anche con tempo umidissimo. La uggiosa deliquescenza che appiccica il sale alla saliera è tolta al Céréboz da un trattamento di lavaggi speciali fatti al sale comune.

Ma la domestica provvista, per cui mi ripromettevo le lodi della massaia di casa, non ebbe fortuna. Il Céréboz mi fu sequestrato in dogana: non si può importare del sale neppure pagando il dazio! Non lo sapevo, lo imparai allora a spese mie, perchè il pacchetto fu inesorabilmente disperso.

Allora il Touring fece una proposta alla Direzione Generale dei Monopoli: che essa importasse e mettesse in vendita il Céréboz come fa dei tabacchi. Ma ciò non fu concesso: si disse che si sarebbe invece studiato di fabbricare un prodotto equivalente.

Passarono degli anni senza concludere. Ogni tanto il Touring risvegliò la richiesta, ma inutilmente.

Da qualche tempo è in vendita il sale raffinato da tavola. Esso si paga al prezzo folle di L. 8 al chilogrammo, ma tutti sanno che quando il tempo umido si prolunga un po', questo sale, senz'essere deliquescente, non si versa più dai forellini.

Perchè? Non si potrebbe fare ciò che il Céréboz fa da non sappiamo quanti decenni?

Intanto moltissimi privati e parecchi alberghi, soprattutto nel Meridionale, hanno in tavola il vero Céréboz. Come mai? Contrabbando? No, non contrabbando ma entrata pel rotto della cuffia. Lo portano i passeggieri dalla Tunisia in Sicilia, legalmente poichè non vige nell'Isola il Monopolio di Stato e quindi la Dogana lascia passare. Dalla Sicilia al Continente non vi è dazio ed ecco il buon Céréboz in casa nostra.

Sarebbe difficile soddisfare un desiderio di progresso, altrove ormai da antica data appagato, e da noi oppugnato dalla sola lentezza e indifferenza burocratica?

Piccole cose, ma nulla è trascurabile di ciò

che giova al conforto della famiglia e del turista. Speriamo....

L. V. B.

Tessere turistiche per la Svizzera.

A parziale modificazione di quanto è stato pubblicato riguardo le tessere turistiche valide un mese pei sudditi italiani e svizzeri che devono recarsi rispettivamente nel territorio dei due Stati, si rende noto che dette tessere dovranno essere munite di fotografia.

Esse sono personali; e sono perciò abolite quelle per famiglie i cui membri devono esserne individualmente provvisti, ad eccezione dei figli di età inferiore ai 14 anni.

I possessori di detto documento hanno diritto non solo ad un soggiorno di un mese in tutto il territorio dell'altro Stato, a contare dalla data del primo passaggio del confine, ma anche, durante il periodo di un mese ad un numero illimitato di passaggi attraverso il nostro confine con la Svizzera, però per i soli valichi per i quali è ammesso il transito di coloro che sono muniti di regolare passaporto. I titolari delle tessere turistiche non sono, quindi, autorizzati a passare per i valichi secondari per i quali possono transitare i soli possessori di carta di frontiera.

Per opportuna norma degli interessati si elencano qui di seguito i valichi del confine italo-svizzero, divisi per provincia, attraverso i quali, giusta le vigenti disposizioni è permesso il transito delle persone munite di passaporto.

Provincia di Trento: Tubre (Taufers).

Provincia di Sondrio: 1. Tirano; 2. Villa Chiavenna; 3. Monte Spluga; 4. Valico dell'Umbrail o più propriamente Giogo di S. Maria Monastero; 5. Valico del Maretto.

Provincia di Como: 1. Stazione ferroviaria S. Giovanni; 2. Ponte Chiasso; 3. Luino (Staz. Ferr.); 4. Porto Ceresio; 5. Porlezza; 6. Ponte Tresa; 7. Maccagno; 8. Pino; 9. Oria; 10. Cima; 11. Osteno; 12. S. Margherita; 13. Cremenago; 14. Cassinone; 15. Dirindella; 16. Fornasette; 17. Gaggiolo-Stabio.

Provincia di Novara: 1. Domodossola; 2. Cannobio; 3. Ribellasca via ordinaria; 4. Sempione; 5. Brissago strada (Lago Maggiore); 6. Passo per via d'acqua di Battello Locarno (Cannobio).

Per rendere più agevole il rilascio delle tessere sono stati autorizzati gli Uffici dell'ENIT di Torino, Genova, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli a raccogliere le richieste (fatte su carta libera) degli interessati e presentarle alle autorità di P. S. per ottenere le relative tessere. La fotografia deve essere unita alle richieste che vengono presentate a detti Uffici.

La tassa per le tessere turistiche valide 1 mese è stabilita in fr. sv. 2, pari a lire italiane 8,40.

Gli uffici dell'ENIT per le eventuali spese di tram, fattorini, posta, ecc. percepiranno un diritto fisso di L. 3 per ogni tessera che verrà rilasciata.

Dall'11 ottobre al 10 novembre.

13 Ottobre, *Londra*. — Le corse delle 200 miglia per vetturette e cyclecars a Brooklands sono vinte da Harvey (Alvis) in ore 2.08'03" alla media di km. 149.692 all'ora; e da Bueno con cyclecar Salmson in ore 2.25'02" alla media di km. 133.140.

14 Ottobre, *Modena*. — L'ultima prova del campionato ciclistico svoltasi sul classico percorso Milano-Modena è vinta in volata da Pietro Linari, che impiega ore 11.28' a compiere i 298 km. del percorso alla media di km. 25.173 all'ora.

21 Ottobre, *Barcellona*. — Il Gran Premio automobilistico del Penya Rhin svoltosi sul circuito di Villafranca del Penadès si conchiude con la vittoria di Divo (Talbot) che compie i km. 517.650 del percorso alla media di km. 108.635 in ore 4.45'54".

21 Ottobre, *Bologna*. — La maratona di corsa svoltasi da Bologna a Pianoro e ritorno segna il trionfo di Ettore Blasi che stabilisce un nuovo «record» impiegando ore 1.55'18" a percorrere la classica distanza.

25 Ottobre, *Genova*. — Nel match di boxe per il titolo dei piuma Leo Giunchi conserva faticosamente il titolo contesogli da Pietro Bianchi.

26 Ottobre, *Milano*. — La classica corsa ciclistica, 19° Giro di Lombardia, è vinta da Giovanni Brunero, che percorre i km. 250,400 in ore 9.2, 35" 4/5 alla media oraria di 26,497.

27 Ottobre, *Dayton*. — Un aeroplano da bombardamento stabilisce un «record» internazionale trasportando 19 bombe del peso totale di 10972 libbre. L'apparecchio è rimasto in aria ore 1.10' raggiungendo l'altezza di 5090 piedi (m. 1523,97).

28 Ottobre, *Torino*. — La «sportswoman» Sacco ha battuto il record italiano del lancio della palla di ferro raggiungendo m. 16.69.

28 Ottobre, *Parigi*. — La squadra nazionale francese di foot-ball è battuta per due goals a zero dalla squadra nazionale di Norvegia.

28 Ottobre, *Praga*. — Il match di football fra la squadra rappresentativa Jugoslava e quella della Czecoslovacchia si chiude con risultato pari (4 a 4).

28 Ottobre, *Marsiglia*. — L'incontro di football tra la Squadra dell'Africa del Nord e quella serie B di Francia segna il trionfo degli africani per 2 goals a zero.

28 Ottobre, *Budapest*. — La squadra nazionale ungherese di foot-ball batte quella scandinava per [illegible] a 1.

28 Ottobre, *New York*. — Il nuotatore Weissmuller percorre le 80 yards a nuotata libera in 42" 4/100 stabilendo il record del mondo della distanza.

28 Ottobre, *Barcellona*. — Nella corsa motociclistica di 300 km. svoltasi sul nuovo autodromo di Sitges Isacco Mariani con motocicletta Garelli vince nella cat. 350 cmc. coprendo i 300 km. del percorso in ore 3.06'20" alla media oraria di km. 96.500.

28 Ottobre, *Lussemburgo*. — La squadra calcistica nazionale d'Olanda batte la squadra del Lussemburgo per 3 goals a uno.

28 Ottobre, *Parigi*. — L'aviatore Sadi Lecointe ha battuto il proprio record d'altezza superando col proprio apparecchio m. 11.145.

1° Novembre, *Parigi*. — L'incontro internazionale di football fra le squadre di Parigi e di Londra vede la vittoria dei parigini per 3 goals a uno.

1° Novembre, *Anversa*. — Le squadre nazionali di foot-ball inglese e belga chiudono la partita alla pari con 2 a 2.

1° Novembre, *New York*. — Harlam Feugler vince la corsa automobilistica delle 250 miglia sull'autodromo di Cancas City battendo tutti i records esistenti realizzando la media di 113 miglia all'ora (km. 182,127).

3 NOVEMBRE, *New York*. — L'aviatore americano Harold Brown stabilisce il nuovo record del mondo della velocità volando sull'aerodromo di Mitchell Field alla velocità di 259 miglia e 15 yards (pari a km. 416.821).

3 NOVEMBRE, *Gand*. — La «sei giorni» ciclistica è terminata con le vittorie di Standaert-L. Buysse che percorsero km. 3698.600.

3 NOVEMBRE, *Chicago*. — La corsa ciclistica dei «sei giorni» ha visto la vittoria di Kochler-Stockolm, che hanno percorso km. 3921,6.

4 NOVEMBRE, *Amburgo*. — L'incontro fra le squadre calcistiche rappresentative della Germania e della Norvegia segna la vittoria della squadra germanica per un goal a zero.

4 NOVEMBRE, *Costantinopoli*. — Le squadre nazionali di football Rumena e Turca chiudono il match alla pari con due goals a 2.

7 NOVEMBRE, *Brooklands*. — Il corridore motociclista Temple con una macchina di 1000 cmc. raggiunge la velocità di km. 170 circa battendo il record del mondo.

Continuano, domenicalmente, le dispute per il campionato italiano di foot-ball di 1a categoria, *che si è iniziato domenica 7 ottobre; e continuano anche i campionati minori.*

Dopo sei giornate d'interessantissimi matches *i leaders dei due giorni, nei quali il massimo campionato è diviso, erano rispettivamente: Genova, Livorno, Modena, Alessandria, Padova (Girone A); Torino, Pisa, Legnano, Pro Vercelli, Bologna (Girone B).*

CLUB ALPINO ITALIANO - *Cinquant'anni di vita della Sezione di Milano (1873-1923)* - Milano 1923.

Con questa sontuosa pubblicazione, la Sezione di Milano del C. A. I. celebra degnamente e durevolmente il proprio centenario. Sorta dieci anni dopo che Quintino Sella aveva fondato il primo nucleo dell'Istituzione, e quando già tredici altre sezioni si erano costituite nella penisola, ebbe fino dagli inizî autorevolissimi padrini, Luigi Gabba, Emilio Bignami-Sormani, Giorgio Baseggio e un Presidente-nato nella persona di Antonio Stoppani, che subito impresse alla nuova propaggine quel carattere di serietà, di amore alla scienza, di esaltazione del sentimento patriottico che avevano ispirato il grande ministro e non meno grande alpinista. Alla nobiltà delle origini corrispose la nobiltà della azione, così che attraverso molteplici vicende e costanti progressi, la Sezione di Milano si affermò non solo come la più numerosa e attiva, naturalmente dopo quella di Torino, ma giustamente e in più d'un'occasione, vide prevalere nello stesso Consiglio Centrale i suoi criterî e il suo indirizzo.

La storia del cinquantenario è scritta lucidamente e garbatamente dal socio avv. Annibale Ancona, che la divise, a somiglianza della storia dell'umanità, in ere o periodi, dando a ciascuno di essi una particolare e significativa denominazione.

Riesce sommamente interessante, attraverso la sobria narrazione, seguire gli sviluppi delle nuove iniziative che lo spirito alacre e pratico dei milanesi andò via via creando nei limiti tracciati dallo Statuto Sociale. E torna a loro onore che la nobile passione della montagna abbia trovato tanti proseliti in una città che dalla cerchia principale delle Alpi dista parecchie ore di ferrovia, pur avendo, ottima palestra, non troppo lontani i bei massicci delle prealpi lombarde. Ma torna pure a onore dei Presidenti che si succedettero nel guidare la Sezione ai suoi alti destini: uomini illustri, per la più gran parte, anche a diverso titolo. Di essi parla con grande competenza e con sentimento di gratitudine il comm. Marco De Marchi, presidente della Società Italiana di Scienze Naturali e socio attivissimo, il quale rappresenta oggi molto autorevolmente nella Sezione le fondamentali tradizioni di studio e di scienza. Suo è anche un breve ma importante articolo su «La Sezione di Milano e lo Studio scientifico delle Alpi», che fa da proemio a un contributo pregevolissimo del prof. Ernesto Mariani: «Cenni geologici sul gruppo delle Grigne».

Le rassegne personali sono completate da quella che Enrico Ghisi, l'antico e gioviale presidente, fa dei cinque soci fondatori tuttora superstiti, e da quella assai più lunga e intessuta in parte di ricordi personali, delle Guide, modesti eroi di tante battaglie contro le asperità dei monti e l'inclemenza del cielo. Dopo le persone, le opere, e fra queste tiene un posto eminente la descrizione che Giuseppe Lavezzari ci dà delle 16 capanne alpine di proprietà della Sezione di Milano: cioè di quelle attualmente esistenti, perchè di altre la guerra non lasciò che il glorioso nome e le rovine. Come, per altro campo, è da segnalare l'elenco delle pubblicazioni della Sezione, in cui tengono un posto d'onore alcuni tomi della Guida delle Alpi Centrali, elementi della più vasta opera: *C.A.I. - Guida dei monti d'Italia*.

Questo breve cenno non tocca se non una parte di quello che il grosso e denso volume contiene; e ancor meno potrebbe riflettere la compiacenza che gli autori devono aver provato nel passare in rivista le benemerenze della sezione milanese, e i soci nel leggerle. Il libro si apre con un'agile prefazione dell'on. Mauro, il presidente a cui tocca l'onore di celebrare la semisecolare ricorrenza e si chiude con delle semplici tavole statistiche: quella, tra l'altre, che segna l'incremento del numero dei Soci; 50 nel 1873; 2523 nell'anno corrente. Ad essa fanno riscontro i bilanci: un patrimonio di 638 lire nel primo esercizio; di 86.491 nell'ultimo. Incrementi che avrebbero potuto essere anche maggiori, nei voti dei più convinti apostoli dell'alpinismo e nei confronti con altri istituti; ma pur sempre tali da giustificare la fiducia degli amici che il Club Alpino conta fra quanti ne intendono le idealità e ne apprezzano la vitale funzione nella grande opera dell'educazione nazionale.

G. B.

RIBASSI E FACILITAZIONI AI SOCI DEL T. C. I.

(segue) VENTESIMO ELENCO *(a tutto 31 luglio 1923)*.

Ditte Commerciali

NOVARA.

Confetteria la Novarese. — Mongini Pietro (piazza Statuto - angolo Via Tornielli): 5 % (sugli acquisti).

PALERMO.

Abbigliamenti e Confezioni. — Garufo Federico (via Ruggiero Settimo, 16-18): 10 % (sugli acquisti).

Cartoleria. — Giannitrapani A. (via Manin, 14): 5 % (sugli acquisti).

RIMINI (Forlì).

Cancelleria, Tipografia. — Benzi G. (via G. Bruno): 10 % (sugli acquisti e lavoro di tipografia).

ROCCABIANCA (Parma).

Profumerie, Toeletta. — Bini Jolando (piazza XX Settembre): 10 % (sugli acquisti e servizi di toeletta).

SALERNO.

Articoli novità, Profumeria. — Amendola Ottavio (corso Umberto I, 6): 5 % (sulle profumerie); 10 % (sugli articoli per regalo novità).

Materiale turistico. — Amaturo Luigi (corso Garibaldi, 41): 3 % (sugli acquisti).

SPOLTORE (Teramo).

Cuoiami e Sandali. — Monti Leonida: 5 % (sugli acquisti).

Generi alimentari. — Berardocco A. (via del Corso, 4): 5 % (sugli acquisti dei coloniali); 6 % (sugli altri generi).

Meccanico. — Sferrella Guido: 15 % (sulle riparazioni).

TORINO.

Liquori e Vermouth. — Borri E. (via Valperga Caluso, 15): 5 % (sugli acquisti).

TRIESTE.

Oreficeria, Orologeria. — Squadrini Caio: 5 % (sugli acquisti).

VICO EQUENSE (Napoli).

Caffè. — Di Palma Raffaele (piazza Umberto, via Vittoria): 4 % (sulle consumazioni).

VARIAZIONI.

La *Ditta Foglino Riccardo*, Genova (portici XX Settembre, 206), concede lo sconto del 5 % anzichè del 10 %.

La *Ditta Oscarre Pascul & C.*, Gorizia (corso G. Verdi, 24), cessa di concedere lo sconto convenuto.

La *Casa Editrice Bietti*, Milano (via Pietro Verri, 10), concede lo sconto del 15 % anzichè del 25 %.

La *Soc. Prodotti Chimici C. Pegna e Figli*, Firenze (via dello Studio, 10), cessa di concedere lo sconto convenuto.

La *Ditta Cesare Zaccuti*, Genova (via XX Settembre, 45 R.), accorda lo sconto del 10 % sugli articoli posti in vendita escluse le biciclette Aliprandi e le calzature sportive.

La *Ditta Camerino*, Venezia (via Mazzini, 5117), concede lo sconto del 10 % anzichè del 5 %.

La *Ditta Sanfilippo Alfredo*, Roma (Santiquattro, 29), accorda lo sconto dell'8 % sulle vendite fatte a rate.

La *Ditta Gilardini Giovanni*, Napoli (via Roma, 335), cessa di concedere lo sconto convenuto.

La *Ditta Cacciami Felice*, Roma (via Cavour, 36), concede lo sconto del 10 % anzichè del 25 %.

VENTUNESIMO ELENCO *(a tutto il 31 ottobre 1923)*.

Periodici e Riviste

FIRENZE. — *L'Universo*, Rivista dell'Istituto Geografico Militare: 20 % (sugli abbonamenti annuali).

MILANO. — Rivista *« La Casa »* (via F. Corridoni, 11): 20 % (sugli abbonamenti annuali).

NAPOLI. — *Motor Sport*, Pubblicazione Sportiva (via Chiaia, 213): 15 % (sugli abbonamenti).

TARANTO. — *« L'Avvenire »* (via Pupino, 85). Settimanale politico, letterario, sportivo: 10 % (sugli abbonamenti).

Ditte Commerciali

AGLIÈ (Torino).

Ristorante. — Vezzetti Antonino (Caffè Ristorante Nazionale): 5 % (sulle consumazioni).

AOSTA (Torino).

Coloniali-Drogheria. — Ollietti Albino: 5 % (sugli acq.).

BESANO (Como).

Materiale elettrico. — Girola Mario: 5 % (sugli acquisti).

BOLOGNA.

Fotografia. — Fabri Gaetano (via Cesare Battisti, 11): 10 % (sugli acquisti).

Materiale elettrico. — Rastelli Giuseppe (via S. Stefano, 10): 10 % (sugli acquisti).

BRA (Cuneo).

Articoli per regali, Cancelleria. — Società Tipografica Braidense: 5 % (sugli articoli per regalo); 10 % (sugli articoli di cancelleria).

Cappelleria, Sartoria. — Nasia Andrea (via Cavour, 3): 5 % (sugli acquisti di cappelleria); 10 % (sugli acquisti di sartoria).

CASSINO (Caserta).

Materiale turistico. — Santoro E. (Palazzo Danese): 5 % (sulla benzina, lubrificante e carburo).

Meccanico. — Pisani Gaetano (corso Vitt. Emanuele, 126): 5 % (sulle riparazioni).

CATANIA.

Articoli di gomma, Sanitari, Scientifici. — Dott. Adragna Nunzio & C. (via Etnea, 225): 5 % (sugli acquisti).

CHIVASSO (Torino).

Caffè, Confetteria. — Tasso Mario (via Torino, 33): 10 % (sugli acquisti).

COMO.

Spedizioni. — Pozzoli Italo & Figli (via Bonanomi, 9): 20 % (sull'importo delle tariffe per piccoli colli); 10 % (sull'importo di grosse partite).

COTRONE (Catanzaro).

Biancheria. — Conelli E. & Figlio: 5 % (sugli acquisti)

CUNEO.

Fotografia. — Bonànsea Adolfo (corso Garibaldi, 4): 5 % (sui lavori fotografici).

FAVARA (Girgenti).

Articoli casalinghi. — Calafatello Vincenzo (via Margherita, 52): 10 % (sugli acquisti).

FIRENZE.

Articoli sport. — Società Anonima «La Casa degli Sports» (via Tosinghi, 2 e via Castellani, 16): 2 % (sugli acquisti).

GERACE MARINA (Reggio Calabria).

Bar. — Neri Francesco (corso Vitt. Emanuele): 10 % (sulle consumazioni).

Ristorante. — Polimeni Roberto (Restaurant Stazione): 10 % (sulle consumazioni).

GORIZIA (Friuli).

Farmacia. — Urbancich Oscarre (corso Vitt. Emanuele, 39): 15 % (sui medicinali); 10 % (sugli articoli di medicazione, escluse le specialità).

GUARDIAGRELE (Chieti).

Farmacia. — Dott. Ranieri Raffaele (via Grande, 112): 10 % (per i medicinali); 5 % (per le specialità).

LA SPEZIA (Genova).

Fotografia. — Louvier e de Leonardis (corso Cavour, 20): 5 % (sugli acquisti); 10 % (per sviluppo e stampa).

MARINO (Roma).

Calzature, Cappelli, Ombrelli. — Cenciarelli Angelo (via Cavour, 8-10): 5 % (sugli acquisti).

Orologeria. — Delsette Dionisio (piazza Plebiscito, 11): 5 % (sugli acquisti).

MERANO.

Ristorante, Buffet Stazione. — Pagani Felice: 10 % (sui pasti).

MILANO.

Calzature. — Palone Antonio (corso Romana, 1): 5 % (sugli acquisti).

Strumenti di precisione. — Landi Adolfo (via S. Vittore, 11): 5 % (sugli acquisti); 6 % (sulle riparazioni).

NAPOLI.

Argenteria, Oreficeria. — Crocoli Luciano & Figlio (via Medina, 72): 10 % (sugli acquisti).

Berretti e Ricami. — Imperatrice Roberto (via P. E. Imbriani, 12): 5 % (sugli acquisti).

Oli, Vini. — De Giorgi M. & C. (vico Pallonetto a S. Liborio, 17): 10 % (sugli acquisti). — De Giorgi Giuseppe (vico S. Teresella dei Spagnoli, 33): 10 % (sugli acquisti).

Sapone. — Albanese cav. Michele (via Montesanto, 44): 20 % (sugli acquisti).

PADOVA.

Ristorante. — Cogolo Germano (piazza Vitt. Emanuele II, 60): 8 % (sulle consumazioni).

PALERMO.

Tappezzerie, Telerie. — Cardella Francesco (via Tavola Tonda, 20): 2 % (sugli acquisti).

RAVENNA.

Materiale elettrico. — Ghirardini Ferdinando (via Cavour, 35): 2 % (sugli impianti e forniture).

RIVOLI (Torino).

Confetteria, Liquori. — F.lli Rosso (via Umberto I, 19): 5 % (sugli acquisti).

Mercerie, Tessuti. — Borri Filippo (piazza Bollani, 15): 5 % (sugli acquisti).

S. GIOVANNI DI GIARRE (Catania).

Materiale turistico. — Spina Epifanio: 5 % (sugli alpenstock); 10 % (sugli acquisti all'ingrosso).

SANTHIÀ (Novara).

Bar. — Sacchetti Felice (viale Stazione): 5 % (sulle bevande).

SEGNI-SCALO (Roma)

Accessori per Cicli, Caccia, ecc. — Marini Umberto: 5 % (sugli acquisti).

SENIGALLIA (Ancona).

Meccanico. — Solazzi Cesare (portici Ercolani, 21-22): 10 % (sulle riparazioni); 5 % (sugli acquisti).

SPOLTORE (Teramo).

Ristorante. — Febo Nicola: 5 % (sulle consumazioni dei pasti).

TIVOLI (Roma).

Fotografia. — De Propris Francesco (piazza del Plebiscito, 26): 5 % (sugli articoli per fotografia).

TRIESTE.

Calzature. — Donda Romeo (corso Garibaldi, 16-23): 5 % (sugli acquisti).

URBINO (Pesaro).

Ceramiche artistiche. — Dott. Bernardini Ciro (via Vittorio Veneto, 131): 5 % (sugli acquisti).

VENEZIA.

Coloniali, Generi alimentari. — Miari conte comm. Enguerrando (calle Pestrin (Castello), 3852): 3 % (sugli acquisti).

Marmi, Mosaici, Specchi, Vetri. — F.lli Griffon (piazza S. Marco, 77 A): 10 % (sugli acquisti).

Oreficeria. — Oreficerie Economiche Nazionali (Campiello R. Selvatico, 5662): 15 % (sugli acquisti).

ZARA (Dalmazia).

Industrie artistiche. — Dal Mas Edwin (calle Carriera, 6): 10 % (sugli acquisti).

ALBERGHI AFFILIATI AL T. C. I.

QUINDICESIMO ELENCO *(a tutto il 30 ottobre 1923).*

ALPE VEGLIA-VARZO (Novara): *Albergo Monteleone*. Cat. C. Camere 19, letti 35; sconto 5 %.

ANCONA: *Albergo Vittoria & Milano*, Via XXIX Settembre. Tel. 123. Cat. B. Camere 40, letti 60; sconto 10 %.

BACENO-ALPE DEVERO (Novara): *Albergo Cervandone*. Cat. B. Camere 36, letti 50; sconto 5 %.

BEZZECCA (Trento): *Albergo Bezzecca*. Cat. C. Camere 20, letti 36; sconto 5 %.

BOLZANO (Trento): *Albergo Centrale*, Via Goethe, 6-8, Tel. 203. Cat. B. Camere 40, letti 60.

CAMPESTRIN (Trento): *Albergo Fassa*, Via delle Dolomiti, Tel. Campitello 1. Cat. C. Camere 17, letti 30; sconto 5 %.

CAMPITELLO (Trento): *Albergo Agnello*. Cat. C. Camere 30, letti 45; sconto 8 %.

CASTELLAMMARE DI STABIA (Napoli): *Royal Hôtel Quisisana*, Via Quisisana, 100, Tel. 1-30. Cat. A. Camere 200, letti 250; sconto 10 %.

CHALLANT S. ANSELME (Torino): *Albergo Mont Torchet*. Cat. C. Camere 18, letti 26; sconto 10 %.

CHIUSA (Trento): *Albergo Gamp*, Tel. 10. Cat. C. Camere 6, letti 11; sconto 10 %.

COLLE ISARCO (Trento): *Albergo Ferraris*. Cat. B. Camere 50, letti 75; sconto 5 %.

CREMENO (Como): *Albergo Cremeno*, Tel. Pubblico. Cat. C. Camere 10, letti 20; sconto 5 %.

CUMIANA (Torino): *Albergo Rifugio dei Tre Denti*, Borgata Ciom, 67. Cat. C. Camere 3, letti 3; sconto 10 %.

Donato (Novara): *Albergo S. Pietro*, Via Maestra, Tel. locale. Cat. C. Camere 28, letti 40; sconto 5 %.
Esino Superiore (Como): *Albergo Pensione Rosa delle Alpi*, Via Indipendenza, 7. Cat. C. Camere 14, letti 20; sconto 5 %.
Finalborgo (Genova): *Albergo Roma*, Piazza Alcardi, 3. Cat. C. Camere 10, letti 15; sconto 10 %.
Finalmarina (Genova): *Albergo Rustichelli*, Via S. Pietro, 3. Cat. B. Camere 40, letti 65; sconto 5 %.
Fiume: *Albergo Excelsior*, Via XVII Novembre, 2, Tel. 843. Cat. B. Camere 40, letti 70; sconto 10 %.
Foligno (Perugia): *Albergo della Posta*, Via Cavour, 25, Tel. 50. Cat. C. Camere 30, letti 50; sconto 10 %.
Gavirate (Como): *Albergo Panorama*, Via Provinciale. Cat. C. Camere 24, letti 24; sconto 5 %.
Livinallongo (Belluno): *Albergo Pordoi*. Cat. C. Camere 20, letti 24; sconto 10 %.
Madonna di Campiglio (Trento): *Albergo Savoia*. Cat. B. Camere 46, letti 75; sconto 3 %.
Milano: *Albergo Roma*, Corso 28 Ottobre, 4; Tel. 51-023. Cat. C. Camere 12, letti 20; sconto 10 %.
Montecatini Val di Nievole (Lucca): *Albergo Appennino*, Piazza Vitt. Emanuele III. Cat. B. Camere 30, letti 45; sconto 5 %.
Montefalco (Perugia): *Albergo Ringhiera Umbra*, Via Umberto I, 4. Cat. C. Camere 8, letti 12; sconto 10 %.
Murazzano (Cuneo): *Albergo Allasia*. Cat. C., Via Lorenzo Bruno. Camere 6, letti 7; sconto 5 %.
Nizza Monferrato (Alessandria): *Albergo Bue Rosso*, Via Pio Corsi, 12. Cat. C. Camere 20, letti 25; sconto 10 %.
Pienza (Siena): *Albergo Savoia*, Corso Vitt. Emanuele, 29. Cat. C. Camere 6, letti 9; sconto 10 %.
Ridanna (Trento): *Albergo Sonnklarhof*. Cat. B. Camere 30, letti 70; sconto 5 %.
Riva sul Garda (Trento): *Albergo Europa già Baviera*, Piazza Castello, Tel. 67. Cat. B. Camere 44, letti 70; sconto 5 %.
Sand-Campo Tures (Trento): *Albergo all'Elefante*. Cat. B. Camere 50, letti 70; sconto 5 %.
S. Donà di Piave (Venezia): *Albergo Centrale Europa*, Via Maggiore. Cat. C. Camere 10, letti 15; sconto 10 %.
S. Remo (Porto Maurizio): *Albergo Pavillon*, Corso Imperatrice, 9, Tel. 3-37. Cat. B. Camere 30, letti 40; sconto 10 %.
Sesana (Trieste): *Albergo alle Tre Corone*, Via Vitt. Emanuele, 67. Cat. C. Camere 15, letti 24; sconto 10 %.
Siena: *Albergo Centrale « La Scala »*, Piazza S. Giovanni, 5, Tel. 288. Cat. C. Camere 21, letti 28; sconto 10 %.
Siracusa: *Grand Hôtel Villa Maria*, Tel. 2-41, Cat. B. Camere 25, letti 36; sconto 15 %.
Tione (Trento): *Albergo Sette Pievi*. Cat. C. Camere 12, letti 16; sconto 5 %.
Treviso: *Albergo Baglioni & Roma*, Via Vitt. Emanuele, 21, Tel. 31. Cat. A. Camere 65, letti 80; sconto 10 %. — *Albergo al Campanile*, Via Vitt. Emanuele, Tel. 291. Cat. B. Camere 50, letti 65; sconto 5 %. — *Albergo Reale Stella d'Oro*, Via Vitt. Emanuele, 20, Tel. 62. Cat. B. Camere 50, letti 75; sconto 10 %.
Trieste: *Albergo de la Ville*, Via III Novembre, 7. Cat. A. Camere 116, letti 150; sconto 5 %.
Vercelli (Novara): *Albergo Vapore*, Via Galileo Ferraris, 21, Tel. 2-66. Cat. C. Camere 19, letti 24; sconto 10 %.
Voltaggio (Alessandria): *Albergo Roma*, Via Francesco Ruzzo, 5-7. Cat. C. Camere 10, letti 15; sconto 5 %.
St. Moritz-Dorf (Svizzera): *Albergo Belvedere*, Tel. 6. Cat. A. Camere 90, letti 120; sconto 10 %.

VARIAZIONI.

Nizza Monferrato (Alessandria): *Albergo Nuovo S. Marco*, p. Stazione, ha cessato l'affiliamento.
Vittorio Veneto (Treviso): *Albergo Villa Bertorelli*, Viale Concordia, 5, ha cessato l'affiliamento.

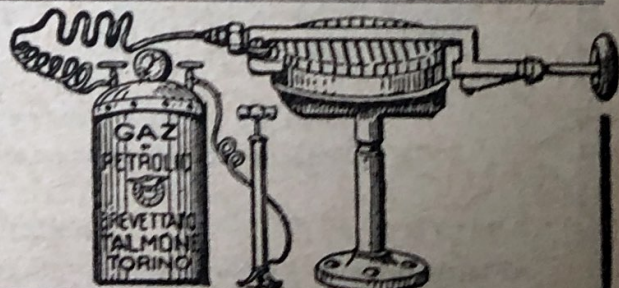
SOCI PATRONI DEL VILLAGGIO ALPINO.

(Quota unica L. 5000).

1. DE MARCHI ROSA E MARCO (2 quote), Milano; 3. GUSSI Dott. Comm. ARNALDO (2 quote), Milano; 5. SERINA Dott. Cav. GEROLAMO, Milano; 6. BERTARELLI Gr. Uff. LUIGI VITTORIO (2 quote), in memoria del fratello Cav. GIULIO, Milano; 8. COLLEGHI E AMICI DI L. V. BERTARELLI, in memoria del Cav. GIULIO BERTARELLI, Milano; 9. FONTANA ROUX DORA (2 quote), Milano.

SOCI FONDATORI DEL VILLAGGIO ALPINO.

(Quota unica L. 100).

1752. VISCONTI Magg. VITALIANO, Torino; 1753. in memoria del Capitano Aviatore TULLIO VISCONTI (2 quote), Torino; 1755. STAGI Rag. PLINIO, Lima; 1756. ANGELINI Ing. Comm. G. B., Milano; 1757. FIORIO LUIGI, Asti; 1758. SANGELE RENATO, Borgosesia; 1759. SARACCO ENZO, Asti; 1760. CARTIS GALIMBERTI GIUDITTA, Casciago; 1761. MASCHERONI ARNALDO, Torino; 1762. ORTALDA ENRICO, Jolanda di Savoia; 1763. CIVALIERI Ten. Col. Cav. ALBERTO, Alessandria; 1764. BALESTRERO GIACINTO, Rivarolo Ligure; 1765. D'ANNIBALE Rag. ALBERTO, Torino; 1766. BERTIGNAULT Prof. ANTONIO, Alghero; 1767. BIRAGHI COSTANZA (2 quote), Milano; 1769. PIATTI EDUARDO, Rosario S. Fè; 1770. in memoria del S. Ten. di Vascello Aviatore DINO ARCONATI, Varese; 1771. in memoria di CARLO e FEDERICO TREMOLADA; 1773. DALL'ORSO VITTORIO, Genova; 1774. RABAGLIATI Geom. LUIGI, Borgomaro; 1775. BANCO ITALIANO (2 quote), Valparaiso; 1777. COMP. ASS. « LA ITALIA » (2 quote), Valparaiso; 1779. CIRCOLO ITALIANO, Valparaiso; 1780. MORI CAMILLO, Valparaiso; 1781. MASSONE PABLO, Valparaiso; 1782. BASSINO PIETRO, Valparaiso; 1783. BARISON ARNALDO, Valparaiso; 1784. GUIDO ANTONIO, Valparaiso; 1785. PIERI POMPILIO, Valparaiso; 1786. GANDOLFO RAFFAELE, Valparaiso; 1787. PITTO VINCENZO, Valparaiso; 1788. ANSALDO MICHELE, Valparaiso; 1789. SIMONELLI AMEDEO O., Valparaiso; 1790. SCHIAVETTI PAOLO, Valparaiso; 1791. RAFFO UMBERTO, Valparaiso; 1792. BOCCARDO GIUSEPPE, Valparaiso; 1793. BOZZO O. GIOVANNI, Viñá del Mar; 1794. DAGNINO Cav. Dott. VINCENZO, Viñá del Mar; 1795. in memoria di BERTIGNAULT ADYLE, Alghero;

1796. MARTINES Ing. ENRICO, Messina; 1797. GIACCHERI LUIGI, Codigoro; 1798. PREDA Comm. PIERO (5 quote), Milano.

SOCI FONDATORI DELLA SEDE.

2732. BACIGALUPO Cav. Uff. CARLO, Quattro Castella; 2733. BADOGLIO IRENE, Milano; 2734. BARENGO MELANY, Castellamonte Canavese; 2735. BIRAGHI POMPEO, Milano; 2736. BONOMOLO SALVATORE, Palermo; 2737. BOTTI TULLIO, Fucecchio; 2738. BRUZZO ANDRES, Dajabon; 2739. CAPUTO Dott. VITO, Melissano; 2740. CASABONA PELLEGRINA, Camogli; 2741. DAGNINO ANGELO, Palermo; 2742. D'ANNA PASQUALE, Sperone; 2743. DARDANELLI MATTEO, Biella; 2744. D'ATTEMS Conte GIOVANNI, S. Giorgio di Brunico; 2745. DE CILLO JOAO, Piracicaba; 2746. DE KRAUSZ GEORGE, Budapest; 2747. De MAGISTRIS Cav. PAOLO, Milano; 2748. DE MONTEL Comm. Ing. GIUSEPPE, Roma; 2749. FINZI Ing. Comm. VITTORE, Milano; 2750. FRANCONE GIOVANNI, Genova; 2751. GERINI Dott. CESARE, Livorno; 2752. JANNELLI Dott. PASQUALINO, Castroreale; 2753. LARUCCIA DOMENICO, Proctor; 2754. MANNARA Cav. GIUSEPPE, Castellammare di Stabia; 1755. PENSABENE VANNI March. GIUSEPPE, Palermo; 2756. PERAZZO DOMENICO, Buenos Aires; 2757. RUBINI LEONE, Udine; 2758. SILVEIRA MELLO Dott. PRUDENTE, Piracicaba; 2759. STAGI Rag. PLINIO, Lima; 2760. STEFANI MORANDO, Barga; 2761. TRAISCI ANTONIO, Napoli, 2762; ZUCULIN Comm. Dott. BRUNO, Trieste.

Soci Benemeriti del T. C. I.

MEDAGLIA D'ORO.

Asmara, Milanesi Attilio; Bologna, Mazier Giuseppe; Borgo S. Donnino, Campanini Tito; Budrio, Curti Armando; Carpi, Malavasi rag. Lamberto; Chieri, Colasso Felice; Faenza, Vassura Andrea; Foligno, Marino Ugo; Genova, Milanese Giovanni; Godo, Spada Raffaele: Imola, Cenni Armando; Milano, Frascotti Pietro; Scotto cav. rag. Italo; Ponte Chiasso, Bernabini Giovanni; Pontelagoscuro, Ruggeri Igino; Ponzone, Flamino Zerbo; Portoferraio, Razzetto Giuseppe; Reggio Emilia, Leoni Iginio; Roma, Padrevecchi Gino; Rovato, Frassine G. B.; S. Nazzaro Burgondi, Ziola Giovanni; Terni, Amati Augusto; Vercelli, Barbera Eugenio.

(Continua).

Gli abbonamenti ridotti a
"LE VIE D'ITALIA,,
(L. 12,10; Estero L. 20,10; oltre la quota di associazione) si ricevono fino al **15 Dicembre**

Statistica dei Soci al 31 ottobre 1923.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1922 . .	N. 179.066	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1923	„ 25.500	
	N. 153.566	
Nuovi Soci per il 1923 inscritti al 31 ottobre 1923 .	„ 63.934	
Totale Soci annuali		N. 217.500
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1922 . .	N. 33.533	
Idem al 31 ottobre 1923	„ 7.003	
		„ 40.536
Totale Soci al 31 ottobre 1923		N. 258.036

INDICE GENERALE dell'ANNO 1923

Le attività del Touring.

Pag.

200.000 Soci: La medaglia commemorativa 1
Il più bel dono ai Soci del 1923. - Il III Vol. della « Guida dell'Italia Centrale » 12, 840
Mostra per le forniture alberghiere, 16, 643, 835.
Le Autostrade Milano-Laghi 73
L'Escursione Nazionale in Sicilia, 81, 188, 231, 778, 787.
Guida d'Italia per gli stranieri . . . 117
Sempre avanti Touring 123
Il secondo Campeggio del Touring, 163, 667, 775, 787, 1169.
Bando di Concorso per il miglioramento di piccoli Alberghi 199
Due concorsi fotografici 309
Alla vigilia di un nuovo volume della Guida 366
La « Guida della Libia » . . . 425, 1362
Convocazione dell'Assemblea - Relazione per il 1922 - Relazione dei Sindaci, Bilanci 467
Evoluzione. - Concorso per i Vitalizi 589
Andrea Vassura ha superato i 2000 Soci 621
Il 4° fascicolo dell'Atlante Stradale . . 639
Il « Manuale dell'Industria Alberghiera » 671
Per l'estensione del T. nell'America Latina 827
L'« Annuario dell'Automobilismo » . 896
La « Guida di Piemonte, Lombardia, Canton Ticino » 909
Divagazioni (a proposito di un viaggio in Abruzzo) 941
Necessario è proseguire 1055
Ribassi e facilitazioni ai Soci, 327, 582, 821, 1053, 1141, 1383, 1393.
Alberghi affiliati . . 323, 819, 1052, 1394
Nuove iscrizioni e variazioni nell'elenco dei Soci, 225, 458, 585, 705, 823, 925, 1164, 1395.
Statistica dei Soci, 116, 230, 352, 466, 588, 706, 826, 940, 1054, 1168, 1282, 1396.

Le attività dell'ENIT.

I servizi automobilistici dell'Enit a Milano 64
L'Enit per l'italianità all'Estero . . . 65
La mostra Viaggi e Turismo alla Fiera Campionaria di Milano 190
La scuola pratica per albergatori di Roma 213
Il secondo V. I. M. e il primo Nord-Sud 549, 1011
Attività e iniziative dell'Enit 679
L'Italia all'Esposizione di Strasburgo 1182
L'Enit nel 1922 1294

Turismo e Industrie turistiche.

Pag.

Per uno sgravio fiscale della benzina, 49, 141
Le Autostrade Milano-Laghi . . . 73, 1283
Difficoltà e ostacoli per il ripristino dei servizi internazionali per il trasporto dei passeggieri 209
Tranvie elettriche moderne 297
Conti che sembrano cari 315
Minerva e gli albergatori 362
La tassa di soggiorno 403
La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna 522
Mostra per le forniture alberghiere, 643, 835
I « Bagni » dell'Alto Adige 659
L'utilizzazione turistica delle « Alpi » 954
Prima, Seconda e Terza classe 974
Per l'auto italiana strumento di lavoro 989
Imbarcazioni a vela e regate sul mare ligure 1001
Una strada che meriterebbe d'essere conservata 1019
I problemi del Garda 1123
Modalità vigenti per le visite doganali ferroviarie 1145
La ferrovia delle Centovalli 1241
Politica turistica nella Venezia Tridentina 1255
Il nuovo tronco della tranvia del Garda 1318
Le tranvie provinciali 1343
La carta degli « Alberghi mancanti » in Italia 1365

Illustrazione di località - Arte - Archeologia.

Ostia 5
Vita invernale a Courmayeur 17
Il Lago di Alleghe 57
La Villa di Gamberaia 124
Litorale Veneto e Lagune veneziane . 133
I vasi di Arezzo 149
Bagni di Lucca e la Val di Lima . . . 159
I monti Sibillini 181
Castelli, boschi e cime della Pusteria . 191
Ultime vicende delle Grotte di Postumia 243
Noto e la cava grande 247
Le pitture malate e i loro medici . . 255
La rocca di Spoleto 267
Rovigno, l'Istituto di biologia marina 271
Lindo 277
In Val d'Orcia 279
Paesisti italiani del '700 283
L'amore della campagna presso gli antichi Veneziani 353, 723
Vita pastorale alpina 369
La piazza monumentale di Udine . . 398
La carta archeologica d'Italia 409
Catenacci e serrature nei tempi passati 418
Il Castello di Gorizia 494
Monte Oliveto Maggiore 514

	Pag.
La nuova rete di servizi automobilistici della Sardegna	522
Il palagio di parte Guelfa a Firenze	543
Alla ricerca delle gallerie private	597
Il Ponte di Veja	614
Marano	623
L'Isola di Castelrosso	651
I « Bagni » dell'Alto Adige	659
Pompei che rinasce	707
Una visita all'Esposizione d'Arte decorativa di Monza	716
Italiani visitate il Pasubio	732
Nella Valle della Soana	733
Torri pendenti	740
Le gallerie di guerra nei ghiacciai dell'Ortler	760
Castel Toblino	852
Serra San Bruno	862
La Cattedrale di Bitonto	886
Il Lago d'Iseo	957
Nel 4° centenario di Pietro Perugino	965
La Valle del Calore	981
La rotabile Selva di Cadore-Cortina	1019
Lo sferisterio di Macerata	1023
Scoperte sensazionali e grandiosi lavori nelle Grotte di Postumia	1057
Le caverne dei balzi rossi e l'uomo fossile	1110
La cappella Manin in Udine	1117
La galleria dell'Accademia di Venezia	1134
Il Castello di Carpi	1196
Una passeggiata per Roma	1211
La valle Taleggio	1221
Adalia	1227
Gallipoli	1246
Monti di Basilicata	1299
L'abbazia di Vezzolano	1319
Antica pittura popolare in valle d'Isonzo	1335

Pubbliche attività e Industrie italiane.

Mobili e pizzi di Cantù	27
L'impianto Piave-Santa Croce	38
Il Porto di Trieste	164
Il pioppo da carta	171
La carpicultura in risaia	238
Rovigno, l'Istituto di biologia marina e la pesca	271
Le dighe e i laghi artificiali	391
Le gru elettriche	503
Lipizza e la sua razza	508
I grattacieli in Italia	629
Come si salva un paese (Corato)	754
I piani regolatori e la fisonomia delle città	875
Grandiose costruzioni italiane in Alessandria d'Egitto	1015
La lotta contro la malaria	1099
Per le nostre città	1309

Auto - Moto - Cicli.

L'alimentazione ai motori d'automobili	129
Il numero degli automezzi in Italia	207
Il « Salon » dell'auto alla quarta Fiera Campionaria di Milano	557
Dalla Coppa delle Alpi al Gran Premio d'Europa	1078

Aeronautica.

Il volo senza motore	177
Navigazione aerea	383

Navigazione.

Il porto di Trieste	164
La nostra marina mercantile nel '22	307
Imbarcazioni a vela e regate sul mare ligure	1001
Il Duilio	1351

Letteratura e Storia.

Alessandro Manzoni	533
Laudatori e diffamatori del Verbano	1087
Viaggiatori d'oltr'Alpe in Italia: G. G. De La Lande	1087
Una passeggiata per Roma	1211
Antiche cacce nel milanese	1233

Geografia, Cosmografia e Folklore.

Le mulatterie alla Madonna del Sasso	292
Il comitato geografico nazionale	313
Le nuove Provincie d'Italia	323
Vita pastorale alpina	369
Il convegno per la diffusione della coltura geografica	435
Un Atlante linguistico-etnografico svizzero-italiano	483, 1185
Il Mascal	499
Come fu costruita la carta topografica del Regno	605
Il cielo stellato, 677, 791, 917, 1027, 1147, 1253, 1377.	
L'Atlante dei tipi geografici	843
Vita cooperativa in montagna	853
Le vie di comunicazione nella difesa delle frontiere	1203
L'Italia demografica e il suo centro di popolazione	1328

Scienze naturali - Bellezze naturali Paesaggio.

Il Lago di Alleghe	57
Litorale Veneto e Lagune veneziane	133
La carpicultura in risaia	238
Le Grotte di Postumia	243, 1057
Rovigno, l'Istituto di biologia marina e la pesca	271
Paesaggi sottomarini	376
Il ponte di Veja	614
Le gallerie di guerra nei ghiacciai dell'Ortler	760
L'Atlante dei tipi geografici	843
Le cavità naturali nel Bresciano	868
Il più grande congrone del mondo	905
Le caverne dei Balzi Rossi e l'Uomo fossile	1110
La valle Taleggio	1221
Monti di Basilicata	1299
Un importante fenomeno carsico nel Varesotto	1373

Varietà.

Pag.
Gli Alpini gialli 76
Catenacci e serrature nei tempi passati 418
Torri pendenti 740
Antiche cacce nel Milanese 1233

Vita del Touring.

Abbonamento alle « Vie d'Italia » per il 1923 - Il prossimo Campeggio del Touring - Due pubblicazioni per il miglioramento degli alberghi italiani - Il Concorso per il miglioramento dei piccoli Alberghi dell'Italia Centrale - I pericoli dell' « Annuario Generale » - Correzioni all' « Annuario Generale » - Benemerenze di Consoli 86
Il nuovo Sindaco di Milano - Il Sottosegretario dell'Interno al Touring - Riconferma del Corpo Consolare - « Terra promessa » ai propagandisti - Per i Soci di Roma che non ricevettero l' « Annuario » - Per la visita ai Musei e Gallerie - La validità del trittico per l'Automobile 205
L'art. 19 dello Statuto - La mostra delle forniture alberghiere ed un convegno di Albergatori - La medaglia dei 200.000 - Il Touring nelle delizie doganali - Propaganda turistica all'Estero 319
Per chi non va in Sicilia - Adesioni e nuovi premi al concorso dei piccoli Alberghi - Le incisioni delle pubblicazioni del T. - Il nostro Campeggio - Per il Parco Nazionale del Gran Paradiso - Parco Nazionale d'Abruzzo - Uffici succursali 437
† *Giovanni Chiggiato* - Il « Capo del Governo » al T. - Inaugurazione della Mostra delle forniture alberghiere - Le pubblicazioni in corso - Le cose a posto - Le delizie dei servizi dei trittici 551
Ai benemeriti dell'Escursione in Sicilia - La scuola per gli addetti d'Albergo in Milano - Modalità per il Concorso di propaganda dei Soci Vitalizi 683
Il Concorso per il miglioramento dei piccoli Alberghi - I Soci patroni del Villaggio Alpino del T. C. I. - Vacanze scolastiche - L'edizione 1923 dell' « Annuario Generale » . . . 793
Un lutto del nostro Presidente - Il Concorso delle 60.000 lire - I corsi preparatori alberghieri del T. - Lo stato di distribuzione delle pubblicazioni del T.C.I. - Facilitazioni ai Soci del Touring - Due nuovi Uffici succursali - I premi di benemerenza - Il termometro dei Soci 919
Risultato della votazione - Prezzi di abbonamento alla *Rivista* pel 1924 - Il T. al IX Congresso geografico nazionale - Verso i 300.000 1007
Chi ha tempo non aspetti tempo - Una gara vertiginosa - Una fortuna eccezionale - Il Touring nell'America Latina - La crociera italiana nell'America Latina - Il servizio trittici a Genova - Nuovi Uffici Succursali - Il 2° Campeggio del Touring 1137
15 Dicembre! - L'opera dei Soci per il Sodalizio - I Soci Patroni del Villaggio Alpino del T.C.I. - Una nuova edizione di « Liguria, Emilia e Toscana Settentrionale » - Il termometro dei Soci - Consolato di Firenze - Un inconveniente che potrebbe essere eliminato - La 2ª Mostra delle forniture per l'albergo - Corsi preparatori alla professione alberghiera 1251
Atto di contrizione - Ancora pochi giorni - Il Concorso dei Vitalizi - Innocenzo Cappa in America - « Le Vie d'Italia e dell'America Latina » - Un esempio che dovrebbe trovare molti imitatori - Fadilitazioni per i Soci del Touring 1379

Notizie ed Echi.

Aeronautica, 102, 215, 346, 441, 565, 689, 801, 923, 1033, 1386.
Alberghi, 98, 337, 572, 700, 810, 932, 1268
Arte, 93, 223, 291, 343, 449, 542, 575, 816, 1047, 1158, 1280.
Automobilismo, 87, 148, 215, 329, 441, 563, 689, 799, 923, 1029, 1149, 1265, 1384.
Fotografia . . 100, 330, 452, 808, 1039, 1278
Navigazione . 97, 331, 451, 569, 874, 1037
Sport, 105, 220, 341, 443, 563, 695, 805, 895, 917, 927, 1042, 1151, 1275, 1391.
Tra i libri, 111, 224, 351, 455, 579, 701, 818, 1049, 1158, 1281, 1392.
Trasporti . . . 570, 689, 1153, 1270, 1278
Turismo, 80, 217 276, 310, 339, 445, 572, 691, 789, 797, 929, 1025, 1272, 1371.
Varietà, 89, 266, 332, 573, 698, 812, 934, 1043, 1149, 1155, 1387.

Autori.

Albertini C. 629, 1309
Algeri A. 1196
Almagià R. 843
Alpe A. 503
Bandini C. 267
Barbieri D. 875
Bertarelli G. 760
Bertarelli L. V., 1, 12, 49, 65, 73, 117, 141, 243, 366, 425, 589, 827, 896, 909, 941, 1057, 1389.
Boccardi R. 748
Bognetti G. . . . 76, 362, 671, 1241, 1392
Böhm A. 1373
Bonardi I. 508
Bordiglioni L. 277
Borsa M. 1233
Budinich P. 164
Calza G. 5, 409, 707, 1227
Calzecchi A. 181
Cappellini A. 159
Cassi G. 1134
Castagna U. M. 307
Ceriani A. 191, 1294
Cerri F. 557, 1351
Cronista (il) 621

Pag.

Dainelli G. 17, 369, 853, 1299
Dami L. 124, 514
De Ambrosi D. 1203
De Capitani S. 754
De Conz E. 1019
De Finetti G. 643, 835
De Luca M. 1319
De Marco S. 981
Del Vita A. 149
Desio A. 651
Di Renzo A. 1373

Favre E. 905
Ferretti L. 1078, 1275
Foratti A. 398, 1117
Forti A. 614
Friedmann G. 954
Frova G. 171

Gabba L. 677, 791, 917, 1027, 1147, 1253, 1377
Gerelli A. 989, 1123, 1365
Giolli R. 597
Girardelli M. 852

Ilvento A. 1099
Issel R. 271
Jaberg C. e Jud G. 483, 1185
Kambo L. 391

Laeng G. 868
Landra F. 209
Lanza M. 733

Mandelli M. 207
Manfredi P. 238
Mannucci G. B. 279
Maraini A. 716
Marinelli O. 57, 740, 1328
Mellini E. 499
Molmenti 353, 723
Morassi A. 494, 1335
Mori A. 605

Oberdorfer A. 1182

Pagano S. 862
Papini R. 255
Pavanello G. 133
Piccardo T. 1001
Pierantoni U. 376
Porena M. 247, 533
Porro F. 177, 383
Puccioni N. 292

Repossi E. 1221
Rosetti D. 129, 778
Ruata G. 403, 659, 1255

Salmi M. 886
Sierra C. 1015
Sina B. 957
Stacchini P. 1110

Tajani F. 974, 1343
Taramelli A. 522
Tarchiani N. 283, 418, 965, 1087
Tedeschi M. 1169
Tegani U. 27
Tomaselli C. 38

U. G. 543

Vandone I. 1283
Vernole E. 1246
Vivaldi F. 1211

Zanussi G. 623

Illustratori.

Battaglini D., 17, 26, 133, 171, 255, 376, 853, 854, 957, 961, 964, 981, 1001, 1203.
Calzecchi A. 181
Cantori 1182
Di Massa R. 369, 503, 748
Patitucci G. . . . . 16, e *passim*.
Talman S. 975, 976, 977, 979, 980
Veneziani U. C., 124, 125, 128, 623, 624, 625

Le tre date fatidiche.

15 novembre. — Lo Statuto prescrive che i Soci annuali e i Quinquennali pei quali scade il quinquennio rinnovino l'associazione per l'anno seguente. La data è trascorsa: chi non ha ancora adempiuto a tale obbligo vi provveda senz'altro. Per il rinnovo della quota di associazione annuale inviare L. **10,10** (Estero L. **15,10**); per il rinnovo della quota di quinquennale (1924-1928) inviare L. 50,10 (Estero L. 75,10).

15 dicembre. — È la data entro la quale si ricevono gli abbonamenti ridotti a *Le Vie d'Italia.* Chi vuole approfittare del vantaggio ne invii subito — oltre alla quota sociale — l'importo: L. **12** (Estero L. **20**). Dopo il 15 dicembre il prezzo dell'abbonamento — per le ragioni più volte espresse — sarà lievemente aumentato: Italia L. 18 (Estero L. 26).

31 dicembre. — Scade il termine utile per la presentazione delle iscrizioni al Concorso dei Vitalizi. 60.000 lire di premi. Vedi norme a pag. 1379 di questo fascicolo.

In ogni rimessa o corrispondenza indicare sempre il numero di tessera.

Direzione e Amministrazione:
TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile:
DOTT. GIOVANNI BOGNETTI.

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

Arti Grafiche Modiano & C. - Milano.

PREZZO L. 1.80